

KREISSTADT HOFHEIM am TAUNUS

ALTSTADTSANIERUNG

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN



Inhaltsverzeichnis:

Seite

Anmerkung zum Rahmenplan
und zum weiteren Ablauf der Sanierung (Luftaufnahme)

I. Der Sinn eines Rahmenplanes	7	
II. Ausgangsbedingungen	7	
1. Altstadtgebiet	7	
2. Altstadtrandgebiet	8	
III. Die Erstellung der Sanierungsplanung und ihre Ziele	8	
IV. Zeitplan der Durchführung	13	
Rahmenplan		
V. Standortfragen	17	
VI. Wohn- und Geschäftsnutzung	21	
VII. Innenstadtverkehr	25	
VIII. Sanierungsziele zur Bebauung	27	
1. Altstadtgebiet	27	
2. Altstadtrandgebiet	28	
3. Umgebung neuere Bebauung	28	
IX. Sanierungsziele zur Freifläche	28	
1. Altstadtgebiet	28	
2. Altstadtrandgebiet	32	
X. Einzelmaßnahmen	39	
Plan- und Kartenverzeichnis		
Bestand/Bestandsmerkmale	Plan 01 Karte 01	4
Stand d. Sanierung/Schwerpunkte	Plan 02 Karte 02	10
Einbindung des Ortskerns/Topografie	Plan 1 Karte 1	14
Nutzung/Hauptgeschäftszone	Plan 2 Karte 2	18
Verkehr/Neue Anbindungen	Plan 3 Karte 3	22
Stadtgestalt/Historische Stadtgestalt	Plan 4 Karte 4	31
Gestaltungsmerkmale/Platzneugestaltung	Plan 5 Karte 5	35
Maßnahmen/Dringlichkeitsstufen	Plan 6 Karte 6	36

Stadtkern
Luftaufnahme



Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger!

Stadtentwicklung und Stadterneuerung muß für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt eine entscheidende Zielvorstellung sein. Aus diesem Grunde hat sich Hofheim in jüngster Zeit verstärkt mit den spezifischen Belangen seiner Altstadt auseinandergesetzt. Die Umweltqualität wird von Raumstruktur und Stadtgestalt mitgeprägt. Beide sind der räumliche und bauliche Ausdruck der Individualität einer Stadt und ein Mittel zur Identifikation des Bürgers mit seiner Stadt. Bejaht man dieses, muß man vor allem die Bewahrung des historischen Stadtkerns fordern, der sich über Jahrhunderte hinweg in unserer Stadt erhalten hat.

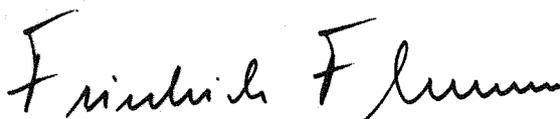
Im Jahre 1972 wurde die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes durch den Regierungspräsidenten genehmigt. Danach wurden mehrere vorbereitende Untersuchungen sowie im Jahre 1976 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt. Die ersten Preisträger dieses Wettbewerbs wurden 1977 unter Vertrag genommen und im gleichen Jahr wurde ein Sanierungsbüro eingerichtet.

Erster Abschluß der Planungsphase war der Beschluß des Rahmenplanes durch die Stadtverordneten-Versammlung vom 23. Oktober 1980, mit dem verbindliche Grundsätze für die Sanierung festgelegt worden sind. Der nächstfolgende Schritt mußte die Aufstellung von Bebauungsplänen und Satzungen sein, mit denen nicht nur Schutz und Pflege mit den vorhandenen rechtlichen Möglichkeiten lenkbar sind, sondern auch die sorgfältige Weiterentwicklung des historisch gewachsenen Stadtbildes.

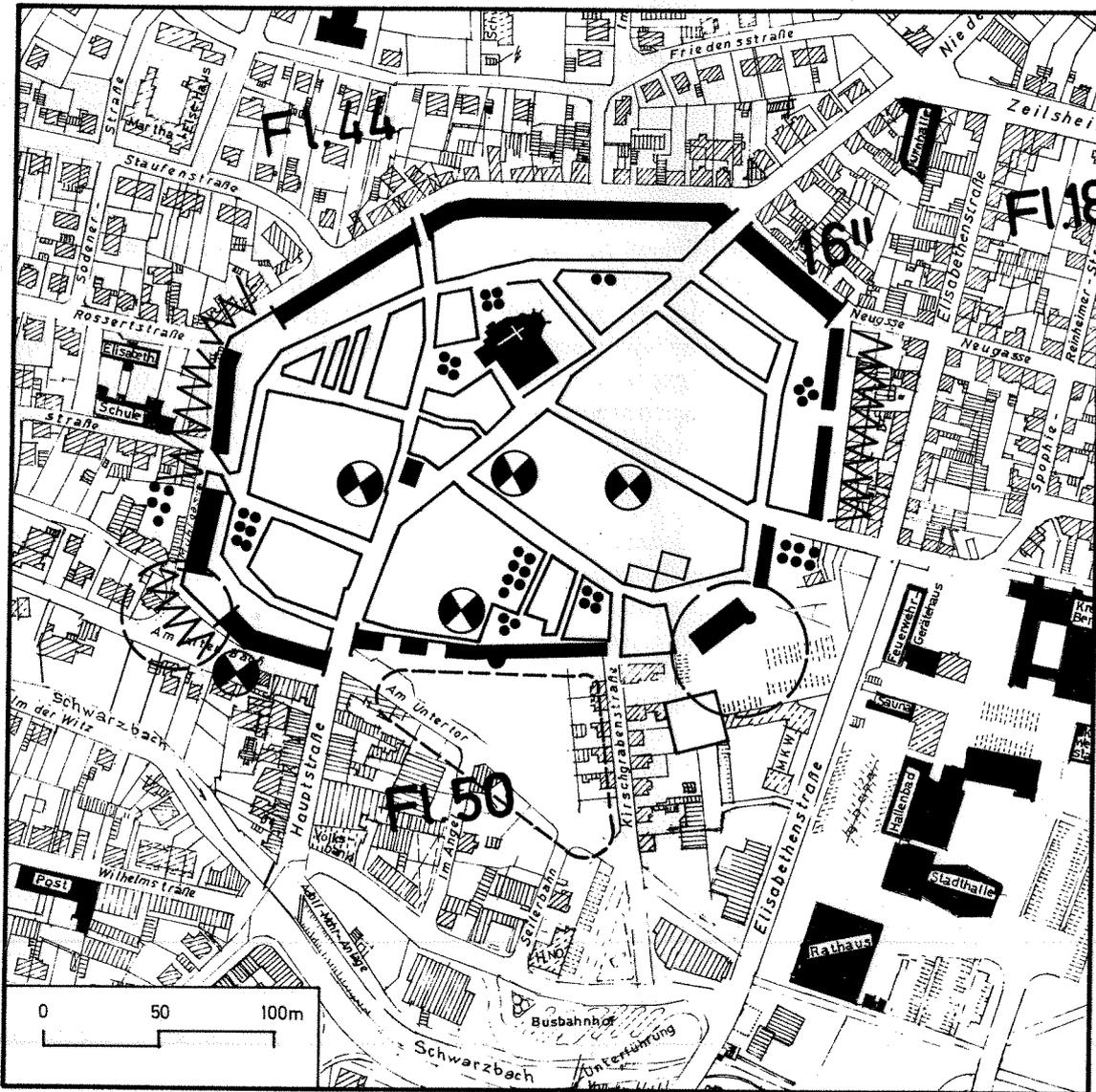
Mit der Veröffentlichung dieser Broschüre soll den Grundstückseigentümern, den Bewohnern und der interessierten Öffentlichkeit die mögliche Entwicklung des Sanierungsgebietes aufgezeigt werden. Wir sind der Ansicht, daß mit den unter der Mitwirkung von Bürgerschaft, Altstadt-Kommission und Magistrat vorgegebenen Richtlinien jedem Bürger die Chance zur Identifizierung mit der historischen und baulichen Entwicklung seiner Stadt vermittelt wird.

Bei der Weiterentwicklung des Sanierungsziels werden immer wieder verschiedene Meinungen und Konflikte entstehen, die nach Diskussion in den entsprechenden Gremien in die weitere Planung einfließen werden.

Der weitgehend im Einklang mit der Bürgerschaft erreichte jetzige Planungsstand sollte für uns Veranlassung sein, auch in Zukunft gemeinsam die notwendigen Entscheidungen zu treffen, um die schwierige Aufgabe der Altstadtsanierung zu lösen.



Bürgermeister



ALTSTADTRAND



Altstadtrand
 baulich-räumlich intakt

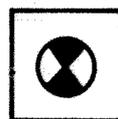


unklare Randbereiche
 fehlende Raumkanten

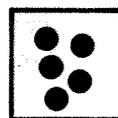


Plätze ohne ausgeprägte
 Raumkanten

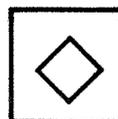
ALTSTADTGEBIET



ungenügend oder nicht
 eingepaßter Neubau



diffuse Bereiche
 (durch Abriß)



öff. Bauten ohne oder in
 ungeeigneter Nutzung

RAHMENPLAN

SANIERUNG DER ALTSTADT — HOFHEIM AM TAUNUS —

01 BESTAND

 Parzellenaue Grenze des Sanierungsgebietes (gültig ist die Innenkante) nach StBauFG

BEBAUUNG

 Quartierungsgrenzen des historischen Stadtgrundrisses (Bebauung fehlt teilweise)

 Bestehende Hauptgebäude (Satteldach)

 Bestehende Nebengebäude (Satteldach)

 Flachdach (bestehend)

 Bestehende Parzellengrenzen und -nummern

FREIRÄUME

 Bestehende Höhenlinien

 Straßen mit bestehenden Bordsteinkanten

 Straßen ohne Bordsteinkanten

 Vorhandene Durchgänge

GRÜN

 Vorhandene öffentliche Grünflächen

 Vorhandene Bäume / Baumgruppen

HISTORISCHE ANLAGENRESTE

 Reste der alten Stadtmauer

 Vermutlicher Verlauf der alten Stadtmauer

 Vermutlicher Verlauf des Stadtgrabens / Mühlengrabens

 Historische Nutzungen

NAHBEREICH DER ALTSTADT

 Neue Nutzungen

M. 1:1000
0 10 20 30 40
N

PSH
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
SANIERUNG HOFHEIM A T
JULI 80



Projektierung
Frankfurt a. M. am 30. März 1978
P. Sell
Stadtplanungsamt
Hofheim am Taunus

I. Der Sinn eines Rahmenplanes

Ein Rahmenplan ist im Prinzip eine Absichtserklärung, die darlegen soll, welche Auswirkungen einzelne Sanierungsschritte auf die Gesamtmaßnahmen haben werden. Ein Rahmenplan legt beispielsweise fest, wie der Verkehr um die Altstadt herumgeführt werden soll, wo verkehrsberuhigte Bereiche geschaffen werden sollen, in welcher Richtung eine Ausdehnung des Geschäftszentrums unterstützt werden soll, und in welchen Stadtteilen insbesondere die Wohnbedingungen der Altstadtbewohner verbessert werden müssen. Dieser Rahmenplan hat nicht die Rechtskraft eines Bebauungsplanes, enthält jedoch Konzepte, die zwar gegenüber möglichen noch nicht fixierbaren Teilentwicklungen flexibel sind, aber als Richtlinie grundsätzliche planerische Ziele festlegen.

Da sich diese planerischen Ziele auch aus der Diskussion mit den beteiligten und betroffenen Bürgern ergeben, ist gewährleistet, daß dieser Rahmenplan nicht „am grünen Tisch“ entsteht, und daß den Beteiligten das Gefühl vermittelt wird, „der Bürger baut seine Stadt selbst“.

Gleichzeitig bleibt der Altstadtbewohner nicht in der Ungewißheit, ob und wie sich sein Gebiet entwickelt; vielmehr können in der Zeit, in der noch kein Bebauungsplan existiert, schon gezielte Sanierungsmaßnahmen im Sinne des Rahmenplanes durchgeführt werden. Damit wird die Entwicklung der Altstadt nicht aufgehalten. Ohne Planungskonzept könnte ein baulicher Verfall stattfinden, der den Fortzug der Bewohner nach sich ziehen würde. Insofern bildet der Rahmenplan eine gute Entscheidungshilfe für den Bürger und ermöglicht ein Anpassen der Zielvorstellungen der Stadt an die tatsächlich verlaufende Entwicklung.

II. Ausgangsbedingungen

Die Stadt Hofheim konnte 1977 ihr 625jähriges Stadtrecht feiern.

In der Altstadt hat sich über Jahrhunderte das mittelalterliche Stadtbild, besonders der historische Stadtgrundriß, in wesentlichen Teilen relativ gut erhalten. Im Gegensatz dazu unterscheidet sich der die Altstadt umgebende neuere Bereich baulich-räumlich und in seiner Erschließungsstruktur wesentlich von der Altstadt.

Im Laufe dieses Jahrhunderts, besonders nach dem 2. Weltkrieg, sind erhebliche Beeinträchtigungen im Gesamtbereich der Stadt Hofheim eingetreten. Die hauptsächlichen Ursachen für die vorliegenden Störungen sind:

1. die erhöhten neuen Anforderungen der Nutzung für die kleinteilige Baustruktur (Neubauten, Umbauten, Abbruch)
2. die Verlegung der Wohnnutzung, gewerblicher Betriebe und der Stadtverwaltung aus der Altstadt (Attraktivitätsverlust),
3. die Anforderungen des Verkehrs,
4. die mangelnde Planungssicherheit bei den Bewohnern.

1. Altstadtgebiet

Der besondere Reiz der Altstadt wird insbesondere durch ihre Raumstruktur, ihre Bauweise und durch ihre Maßstäblichkeit in der Baustruktur bestimmt.

Für die Altstadt sind nicht so sehr historische Einzelbauwerke von Bedeutung, als vielmehr ihr historisches, gewachsenes Gesamtbild, bestehend aus dem Straßenring entlang der ehemaligen Stadtmauer (Stephanstraße — Mauergasse — Bäregasse — Burggrabenstraße — Krebsgasse),

der Straßengabelung in der Stadtmitte (Hauptstraße — Langgasse), den schrägwinkligen Straßen und Stichgassen (z. B. in der Pfarrgasse und Burgstraße) und der sich daraus ergebenden Block- und Zeilenstruktur der Bebauung. Die hier vorgefundenen städtebaulichen Fehlentwicklungen haben sich ergeben aus:

1. Verzerrungen durch ungenügend oder nicht eingepaßte Neubauten und Umbauten (Änderung der Dachneigung, unmaßstäbliche Veränderungen der Erdgeschoßzone, für die Altstadt untypische Wandverkleidungen),
2. nach Abriß ungenutzte und noch nicht neu gestaltete Bereiche,
3. fehlende oder ungeeignete Nutzung in öffentlichen oder privaten Gebäuden,
4. Konfliktsituationen durch gefährliche Verkehrsverhältnisse in den engen und für die Fußgänger und Fuhrwerke zugeschnittenen Straßenräumen eines mittelalterlichen Stadtgrundrisses.

2. Altstadttrandgebiet

Der eigentliche Reiz, der Gegensatz zwischen Altstadt und umgebender Bebauung, ist stellenweise erlebbar, jedoch sind gerade im südlichen, westlichen und östlichen Abschnitt vielfache Störungen festzustellen:

1. Unklare Randbereiche durch fehlende Raumbegrenzungen (im Westen zwischen Rossertstraße und Kurhausstraße und am Schießberg),
2. mangelnder Zusammenhang des Altstadtbereiches durch nicht vorhandene Sichtbeziehungen und fehlende oder unattraktive Durchgänge entlang dem Altstadttrand (zwischen "Platz Am Untertor" und "Kellereiplatz" und weiter zum Schießberg), daher auch mangelnde Vitalität in anderen Teilbereichen, wie z. B. am alten Wehrturm und am Platz vor der Obermühle,
4. zufällig entstandener Restflächencharakter größerer Plätze, da keine ausgeprägten Platzbegrenzungen vorhanden sind (z. B. "Platz Am Untertor", "Kellereiplatz", Bereich "Am Alten Bach"),
5. Verzerrung von historisch prägnanten Einzelheiten durch ungenügend oder nicht eingepaßte Neubauten (z. B. Bereich Untertor, ehemalige Wasserburg).

III. Die Erstellung der Sanierungsplanung und ihre Ziele

Die Satzung zur förmlichen Festlegung gem. § 5 StBauFG vom 27. 7. 1971 als Sanierungsgebiet ist seit dem 22. 05. 1972 in Kraft.

Eine soziographische Untersuchung der Nassauischen Heimstätte zeigt für einen Teilbereich des Sanierungsgebietes die zum Aufnahmezeitpunkt erkennbare Sanierungsbereitschaft der dortigen Bevölkerung. Für den Gesamtbereich wurden durch Ortsbegehungen private Sanierungstätigkeiten kartiert und bewertet. Diese Kartierungen vermittelten einen Überblick über den generellen Zustand der Bausubstanz. Die Beurteilung „Neubau ab 1945“ ist hier mit einer Bewertung in bezug auf die angestrebten Sanierungsziele aufgenommen worden. Dagegen sind diejenigen Sanierungen, die unter Mitwirkung öffentlicher Mittel erfolgten oder erfolgen, grundsätzlich mit den Sanierungszielen abgestimmt.

Im Zuge der Erarbeitung von Teilbebauungsplänen wird durch Einzelbefragung vor Ort schrittweise ein genaueres Bild geschaffen.

Im Sommer 1974 bildete der Magistrat die Altstadtkommission aus Mitgliedern aller Fraktionen, sowie Bürger- und Interessengruppen. Seitdem werden regelmäßige Arbeitssitzungen durchgeführt. Die Ausschreibung des Planungswettbewerbs zur Altstadtsanierung und die Entscheidung darüber erfolgten im Sommer 1976.

Nachdem im Jahre 1976 der Wettbewerb zur Altstadtsanierung entschieden wurde, haben sich der erste und zweite Preisträger zur PSH (Planungsgemeinschaft Sanierung Hofheim) zusammengeschlossen, die den Auftrag erhielt, die Untersuchungen durchzuführen und die Grundlagen der Pläne zu erarbeiten.

Ein externes Planungsbüro hat den Vorteil, nicht in den alltäglichen Verwaltungsapparat der Stadt eingebunden zu sein und daher selbständig Lösungsvorschläge für die anstehenden Probleme erarbeiten zu können. Die Entscheidungsbefugnisse verbleiben jedoch nach wie vor bei den städtischen Gremien. Für die Erstellung und Durchführung der Planung ist es daher leichter, sowohl für die Anregungen und Wünsche der Altstadtbewohner als auch für die der städtischen Gremien und Kommissionen offen zu sein, und eine Art Mittlerrolle einzunehmen.

Um eine ortsbezogene Planung erstellen zu können, die auf die Wünsche und Anregungen der Betroffenen eingehen kann, wurde deshalb ein Sanierungsbüro in der Altstadt (Burgstraße 26, im ehemaligen Hof Ehry) eingerichtet, in dem mindestens einmal in der Woche Vertreter der PSH anwesend sind.

Die Planungsgemeinschaft Sanierung Hofheim am Taunus (PSH) erhielt vom Magistrat im August 1977 den Auftrag zur Erstellung eines Rahmenplanes, eines Sozialplanes für den gesamten Altstadtbereich sowie eines Bebauungsplanes für den Distrikt A und C.

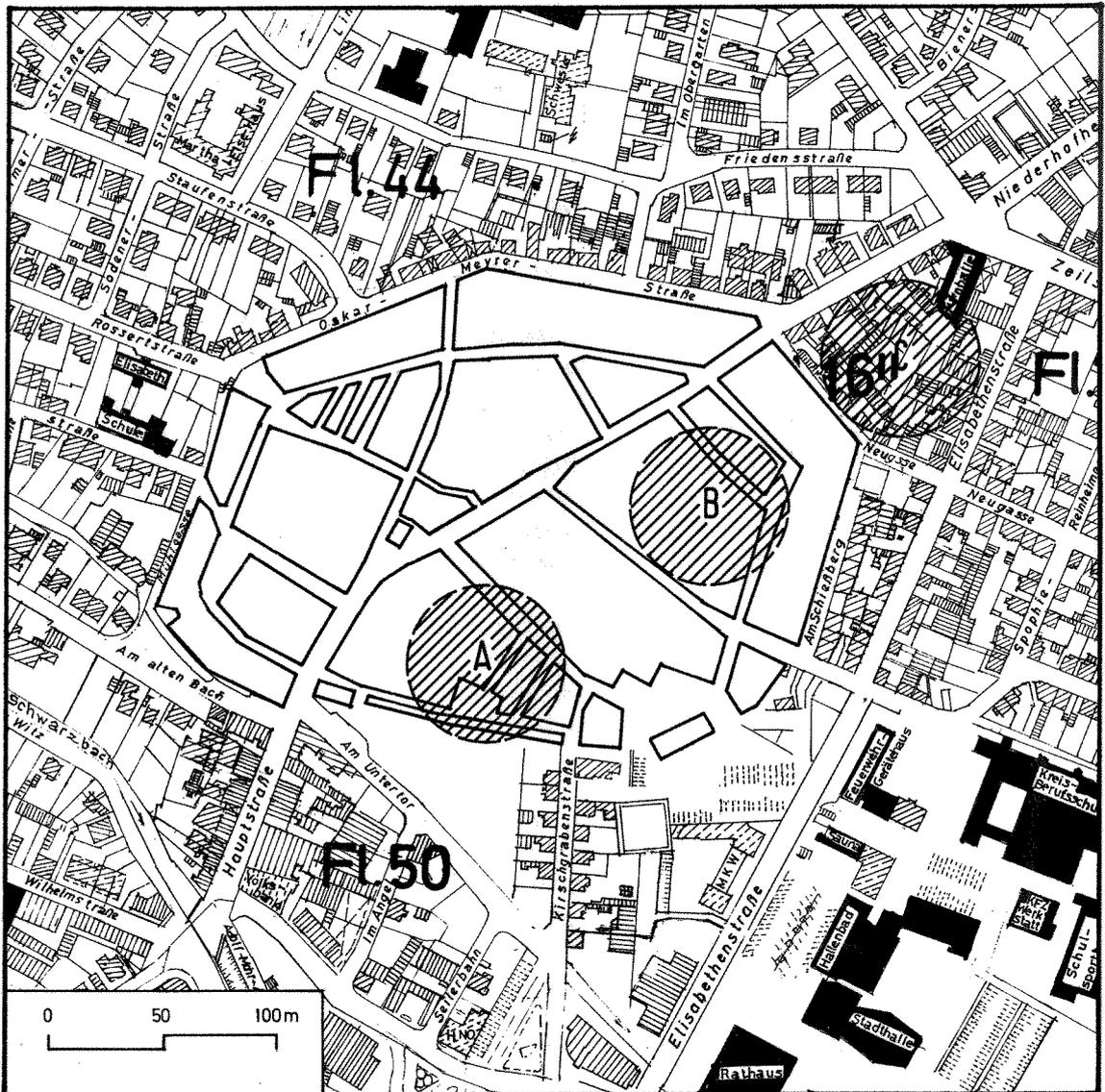
Zur Jahreswende 1977/78 lag der Entwurf zum Rahmenplan vor. Dieser Entwurf ist danach in vielen Sitzungen der städtischen Gremien, insbesondere in der Altstadtkommission, diskutiert worden. Für jeden Teilbereich wurden Vorentwürfe erarbeitet, die deutlich machten, welche Konsequenzen der Rahmenplan hat. Als Ergebnis dieser Diskussionen, öffentlicher Erörterungen und vieler Einzelgespräche sowie der Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wurde dieser Entwurf modifiziert und ein detaillierter Rahmenplan erarbeitet, der im Herbst 1980 von der Stadtverordneten-Versammlung beschlossen wurde.

Seitdem die Sanierung 1971 eingeleitet worden ist, haben sich Veränderungen ergeben, die die Vorstellungen über die wünschenswerte und notwendige Art der Sanierung modifiziert haben.

Zum einen stehen aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung der letzten Jahre Sanierungsmittel in unbegrenzter Höhe nicht mehr zur Verfügung, zum anderen sind der Öffentlichkeit die Auswirkungen einer als Abriß, Verdrängung und autogerechten Neubebauung mißverstandenen „Sanierung“ bewußt geworden. Gleichzeitig sind Identitätsbewußtsein und Geschichtsverständnis für den Bürger wieder wichtig geworden, so daß die Sanierungsplanung auf diese Werte Rücksicht zu nehmen hat.

Die Stadt Hofheim glaubt den besten Weg mit einer Planung zu gehen, die keine Radikallösung vorschlägt, sondern einfühlsam den Charakter der Stadt bewahrt, die vorhandenen Mißstände aufzeigt und die Grundlage für eine Erneuerung der Altstadt im Sinne einer Revitalisierung vorgibt.

Stand: 23. 11. 1980
SCHWERPUNKTE DER SANIERUNGSBEDÜRFTIGKEIT



RAHMENPLAN

SANIERUNG DER ALTSTADT — HOFHEIM AM TAUNUS —

02 STAND DER SANIERUNG

PLANUNGSRECHTLICHE FESTSTELLUNGEN

-  Grenze des Sanierungsgebietes nach StBauFG seit 1972
-  Bebauungsplan-Entwurf liegt vor, Verfahrensstand siehe Textteil
-  Aufstellungsbeschlüsse für nächste Bebauungspläne

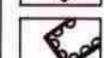
ÖFFENTLICHE BAUMASSNAHMEN

-  In Planung oder im Bau befindlich
-  Verkehrsberuhigte Zone der Hauptstraße in Erprobung
-  Öffentliche Tiefgarage für Stellplätze in Planung
-  Verlegung bisher fehlender technischer Infrastruktur in der Straße (Kanal, Wasser, Gas)
◆ = ausgeführt, ◇ = geplant

ZUSTAND DER BAUSUBSTANZ

-  Neubauten ab 1945 (Farbe markiert den Bereich der nach den Sanierungszielen notwendigen Veränderungen)
-  Objektsanierung unter Mitwirkung öffentlicher Mittel bereits erfolgt oder im Bau befindlich
-  Private Renovierungstätigkeit, anscheinend gesunde Bausubstanz, teilweise Korrekturen erforderlich hinsichtl. der Sanierungsziele (beurteilt nach äußerem Eindruck bei Ortsbegehung)

DENKMALSCHUTZ

-  Denkmalschutz durch Eintragung im Denkmaltuch (§ 10 DSchG)
-  Denkmalschutz als Einzelobjekt durch 4. Verordnung über die vorläufigen Denkmälergebnisse § 1 (1) Nr. 5 gemäß Eintragung im Handbuch d. Dt. Kunstdenkmäler Hessen (Dehio) Dt. Kunstv. 1966
-  Denkmalschutz als Gesamtanlage durch 4. Verordnung wie vor



M. 1:1000
0 10 20 30 40
N

PSH

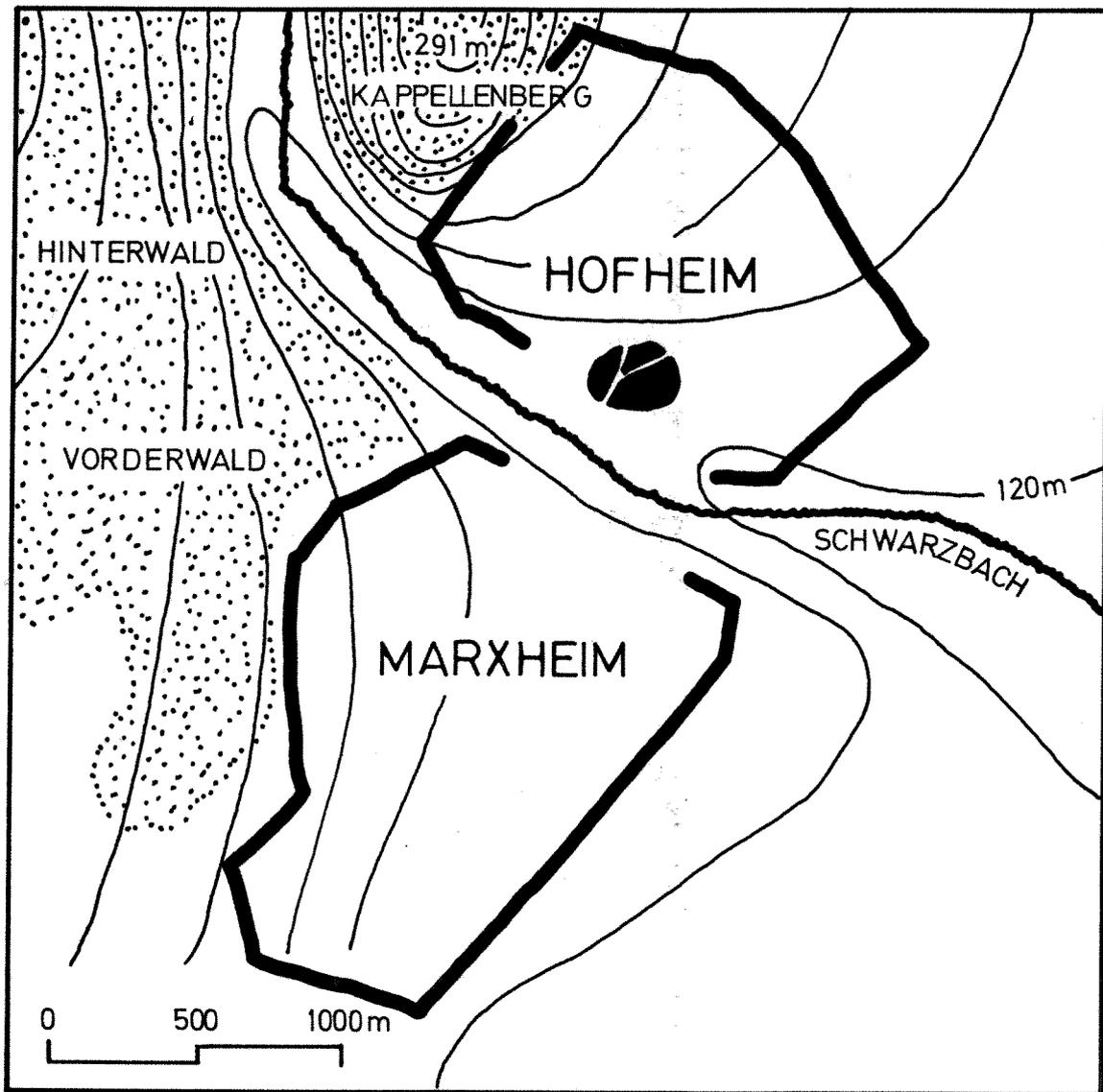
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
SANIERUNG HOFHEIM A.T.

JULI 80

VI. Zeitplan der Durchführung

- Ab September 1977:
Eröffnung des Sanierungsbüros der PSH.
- November 1977:
Vorlage des **Rahmenplan**-Entwurfes M. 1:1.000 (Verkehr, Nutzung, Stadtgestalt),
Durcharbeitung des **Rahmenplanes** in der Altstadtkommission und im Magistrat anhand von Detailentwürfen, einschließlich Alternativen für alle Teilbereiche.
- Oktober 1978:
Erste öffentliche Aushängung des **Rahmenplanes** mit erläuternden Texten und mündlichen Erläuterungen durch Planer und Magistrat. Nach Berücksichtigung der Bedenken und Anregungen der Bürger beschloß die Stadtverordneten-Versammlung den Rahmenplanentwurf.
- Frühjahr 1979
Der **Rahmenplan** wurde im Zuge der Befragungen im Distrikt A + C anhand von Alternativen mit den Betroffenen diskutiert.
Befragung der Sanierungsbetroffenen im Distrikt A + C (Bereich des Bebauungsplanes).
Im Frühjahr 1979 wurden vom Magistrat Richtlinien über das Verfahren der öffentlichen **Finanzierungsförderung** ausgearbeitet. Hiernach werden künftig verlorene Zuschüsse anstelle von Darlehen vergeben. Insgesamt wurden 12 private Objektsanierungen durch öffentliche Sanierungsmittel gefördert. Die Stadt hat bisher 17 Anwesen mit der Auflage zur Sanierung reprivatisiert.
- Herbst 1979:
Vorlage des 1. **Bebauungsplan**-Entwurfes Distrikt A + C i. M. 1:500.
Winter 1979/80:
Anhörung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange und Aushängung des Bebauungsplankonzeptes mit anschließender Bürgerversammlung im Rathaus. Durcharbeitung des **Bebauungsplan**-Entwurfes in der Altstadtkommission und im Magistrat sowie in den zuständigen Ausschüssen und Abstimmung mit den Kreisbehörden.
- Sommer 1980:
Beschluß des **Rahmenplanes** durch die Stadtverordneten-Versammlung unter Berücksichtigung der Bedenken und Anregungen der Bürger und der Beschlüsse des Magistrats.
Erarbeitung der Grundsätze des **Sozialplanes**.
Öffentliche Auslegung des **Bebauungsplanes** Distrikt A + C im Rathaus: Beschluß des **Bebauungsplanes** als Satzung am 17. 12. 1980.
- Derzeit in Arbeit:
Der Entwurf einer **Gestaltungssatzung** für die Altstadt Hofheim.
Bebauungspläne für die Bereiche „Am Obertor, Neugasse, Kurhausstraße.“
Einzelplanungen für Gebäude und öffentliche Freiflächen.

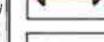
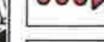
TOPOGRAFIE

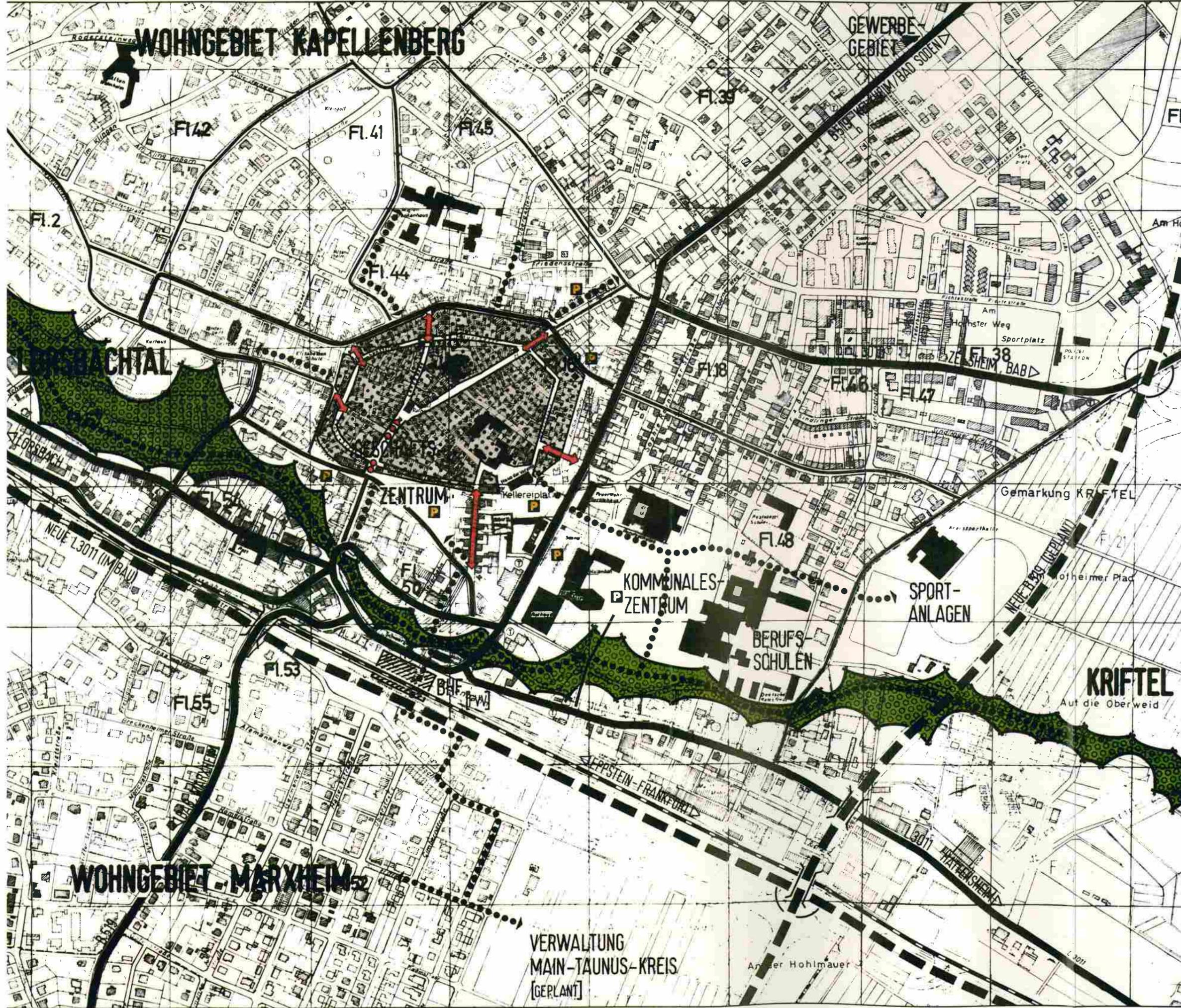


RAHMENPLAN

SANIERUNG DER ALTSTADT — HOFHEIM AM TAUNUS —

① EINBINDUNG DES ORTSKERNS

-  Neue überörtliche Anbindung B 519 und L 3011 (im Bau bzw. geplant) mit Knotenpunkten
-  Bestehende überörtliche Anbindung durch Bundes- und Landesstraßen.
-  Altstadtumfahrung: Nord- und Südtangente
-  Altstadtanbindung für den Ziel- und Quellverkehr
-  Zeitlich begrenzte Altstadtanbindung
-  Altstadtgebiet
-  Hauptfußwege bzw. Hauptradwege
-  Wichtige Stadteilerschließung
-  Wichtige öffentliche Parkplätze am Altstadtrand
-  Grünzug Lorsbachtal — Schwarzbach
-  Bahnlinie Frankfurt — Eppstein (FVV)



VERWALTUNG
MAIN-TAUNUS-KREIS
[GERLANT]

M. 1:2500
0 25 50 75 100
N

PSH
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
SANIERUNG HOFHEIM A.T.
JULI 80

V. Standortfragen

Hofheims geografische und topografische Lage im Ballungsgebiet Rhein-Main ist durch folgende Merkmale charakterisiert:

1. Die Stadt ist von den beiden Zentren Frankfurt am Main und Wiesbaden etwa je 17 km entfernt.
2. Die Stadt ist am Südhang des Taunus gelegen, am Ende des Lorbachtals. Durch die Stadt fließt der Schwarzbach in Richtung Main.

Hofheims Lage am Fuße des Taunus im Übergang zur Rheinebene ist unmittelbar in der Topografie der Stadt nachvollziehbar. Die nördlich gelegenen Wohngebiete der Stadt lehnen sich an den Kapellenberg an, einem Taunusausläufer, der bis in die Altstadt hineinragt. Der südliche Teil der Stadt erstreckt sich ins flache Land.

Im Zuge der insbesondere nach dem Krieg entwickelten Funktionsteilung im Ballungsgebiet Rhein-Main übernimmt Hofheim mehrere Aufgaben:

1. Wohnstadt für im Ballungsgebiet Beschäftigte.
2. Ort zentraler Verwaltungen für den Main-Taunus-Kreis (Kreisstadt seit 1980).
3. Standort für Wirtschaft und Dienstleistungen.

Diese Einschätzung wird belegt durch die Pendlerzahlen: Lediglich etwa die Hälfte der in der Gemeinde Hofheim wohnenden Erwerbstätigen arbeitet in Hofheim, ein weiteres Drittel ist in Frankfurt am Main, und der Rest im sonstigen Umland beschäftigt.

Die Einzelhandelsbetriebe Hofheims stehen unter einem großen Konkurrenzdruck: Die große Pendlerzahl sowie die verkehrsgünstige Lage alternativer Einkaufsmöglichkeiten (Ffm.-City, Ffm.-Höchst, Main-Taunus-Zentrum) sorgen für einen hohen Kaufkraftabfluß.

In verwaltungsräumlicher Hinsicht drückt sich das folgendermaßen aus:

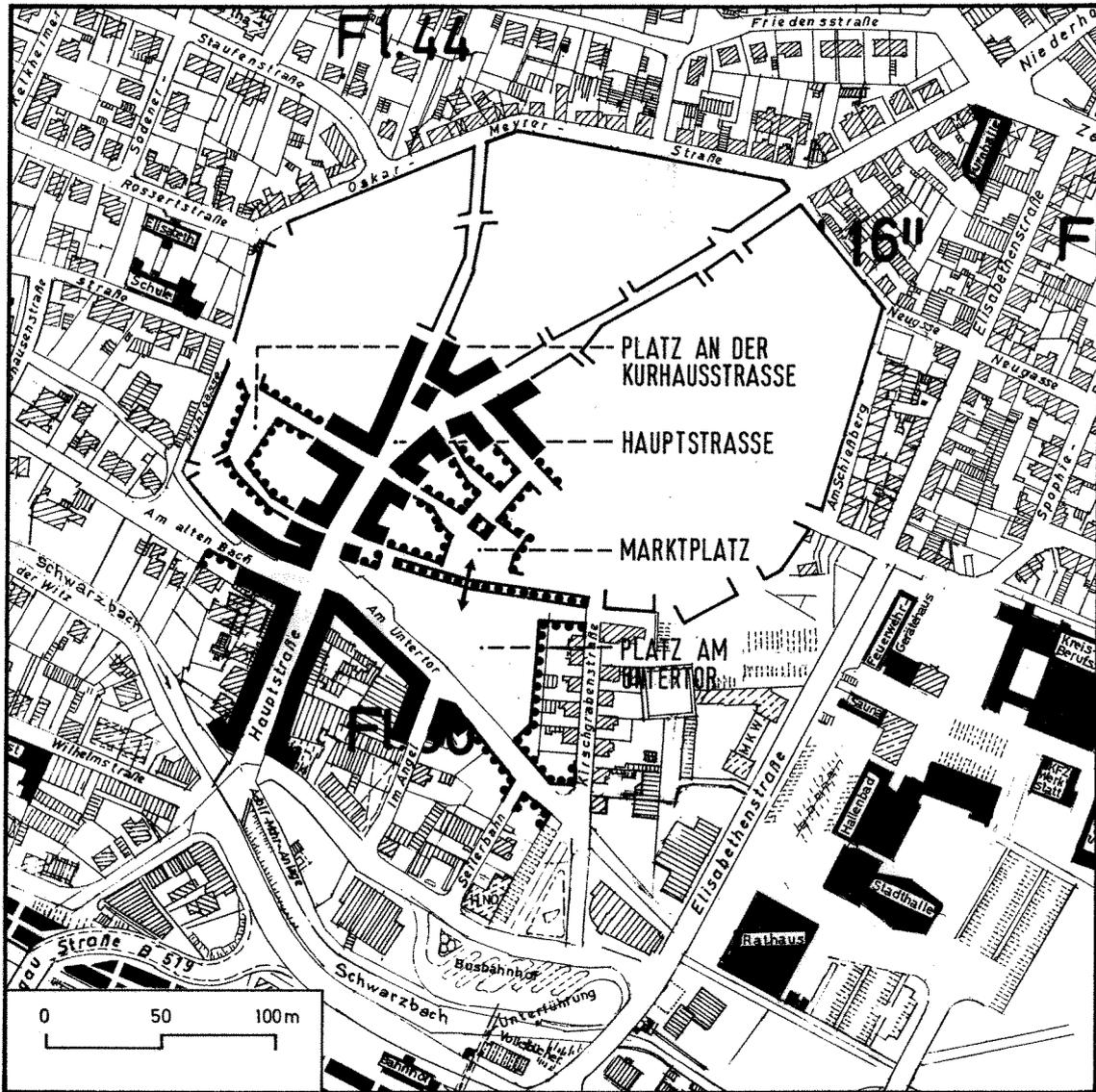
Nach jahrelangem Bemühen ist Hofheim 1980 Sitz der Kreisverwaltung geworden, die nun beginnt, die räumlichen Voraussetzungen für den Umzug von Frankfurt/M-Höchst zu schaffen. Gleichzeitig ist mit der Mitgliedschaft im Umlandverband Frankfurt/M die zwar periphere, aber doch eindeutige Verflechtung mit Frankfurt/M dokumentiert.

Insbesondere in bezug auf Bildungseinrichtungen (Berufsschulen usw.) hat Hofheim überproportionale Bedeutung und damit einen täglichen Zustrom von Schülern.

Aus der Frage, inwieweit Hofheim so den charakterisierten Anforderungen genügt, läßt sich die Zielrichtung notwendiger Maßnahmen für die Innenstadt- und damit auch für das Altstadtgebiet — ableiten:

- a) Zur Sicherung und Steigerung der Wohnqualität muß die Bewohnbarkeit und Benutzbarkeit verbessert, sowie die lokale Versorgung mit Geschäften, öffentlichen und privaten Dienstleistungen gesichert werden. Ein eigenes, unverwechselbares „Gesicht“ der Hofheimer Innenstadt soll es erleichtern, sich mit dieser Stadt zu identifizieren.
- b) Um die Aufgabe als Versorgungs- und Verwaltungszentrum noch besser übernehmen zu können, müssen insbesondere weitere Geschäftsflächen geschaffen bzw. vorhandenen Geschäften bessere Rahmenbedingungen gegeben werden.
- c) Voraussetzung für die Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes vom Durchgangs- und Pendlerverkehr ist der Bau der neuen L 3011 und B 519. Gleichzeitig müssen Bemühungen laufen, durch Schaffung zusätzlicher Parkplätze die Pendlerströme auf Bahn und Bus umzulenken (park and ride-System).

Stand: 23. 11. 1980
HAUPTGESCHÄFTSZONE MIT ERWEITERUNG

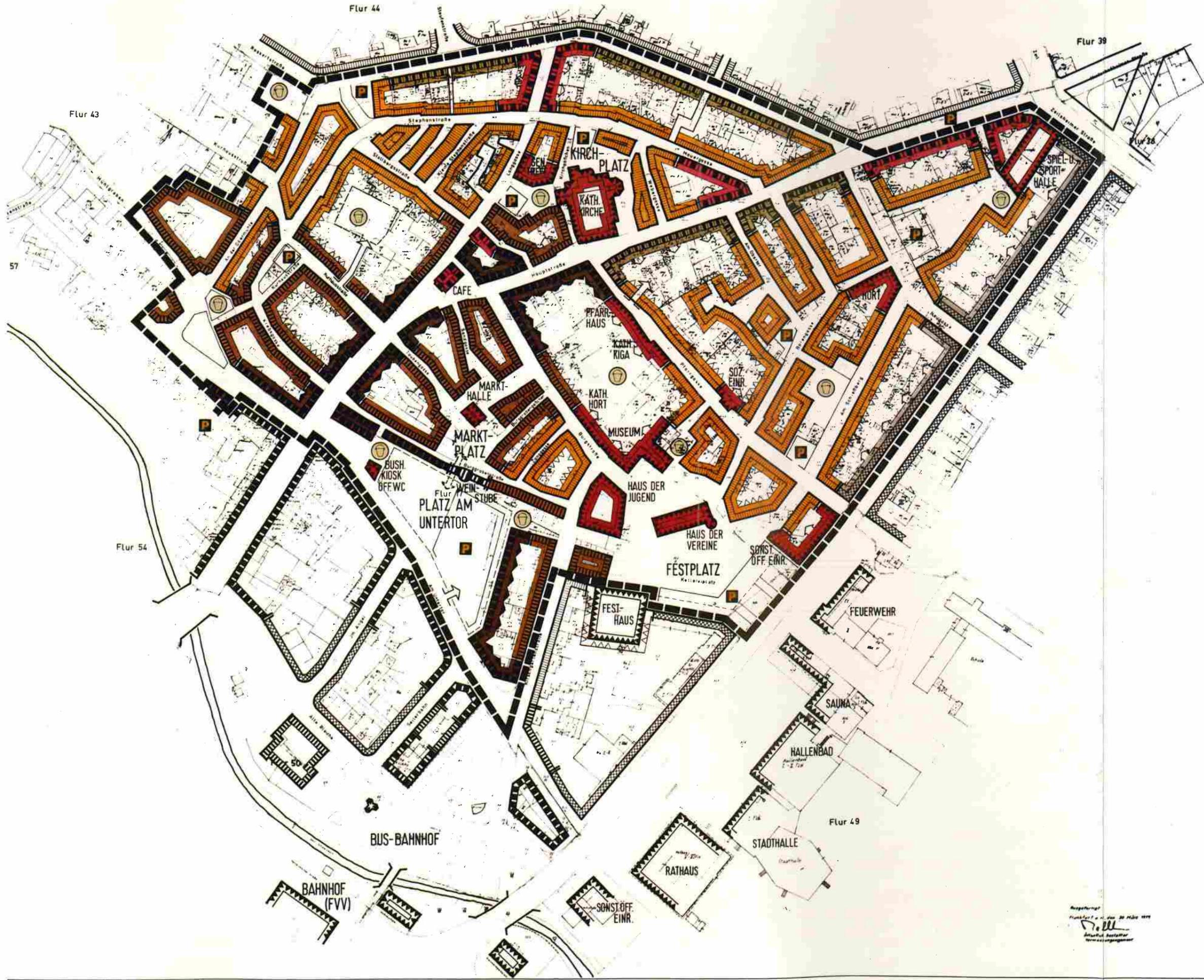


RAHMENPLAN

SANIERUNG DER ALTSTADT — HOFHEIM AM TAUNUS —

② NUTZUNG

-  Vorwiegend Geschäftsnutzung, ab 2. OG Wohnnutzung
-  Geschäftsnutzung im EG, ab 1. OG Wohnnutzung
-  Öffentliche Einrichtungen
-  Besondere private Dienstleistungen (Restaurant, Hotel, Café, Markthalle u. ä.)
-  Vorwiegend Wohnnutzung mit z.T. privaten Dienstleistungen und Einzelhandelsbetrieben im EG
-  Handwerksbetriebe mit Wohnnutzung in den Obergeschossen
-  Wohnnutzung
-  Bauliche Erweiterung der Nutzung im Erdgeschoß
-  Rückwärtige Erweiterung der Nutzung in die Höfe
-  Erweiterung der Wohnnutzung durch Anlage privater Hof- und Grünflächen
-  Öffentliche Spielfläche
-  Öffentliche Parkplätze



M. 1:1000
0 10 20 30 40
N

PSH
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
SANIERUNG HOFHEIM A.T.
JULI 80

Maßstab: 1:1000
Frankfurt a.M., den 30. März 1980
D. Müller
Architekt, bestellbar
Vertrag abgeschlossen

VI. Wohn- und Geschäftsnutzung

Bei Sanierungsmaßnahmen in Stadtkernen entsteht meist aufgrund sich widersprechender Anforderungen ein Konflikt, der sich wie folgt darstellt:

- zum einen sollen die Lebens- und Arbeitsbedingungen der dortigen Bevölkerung sowie die bauliche Struktur verbessert werden,
- zum anderen soll die Wirtschaftsstruktur verbessert, d. h. den Anforderungen der Gesamtstadt an den Stadtkern z. B. als Einkaufszentrum entsprochen werden.

Das hat häufig zur Folge, daß die Wohnbevölkerung verdrängt wird.

Hofheim ist jedoch in der glücklichen Lage, beiden Anforderungen entsprechen zu können und dabei eine bewohnte und lebendige Innenstadt als auch eine konkurrenzfähige Ausstattung mit Geschäften zu entwickeln, ohne die noch weitgehend erhaltene Altstadtstruktur zu zerstören.

Es ist vor allem deshalb möglich, weil die Hofheimer Innenstadt nicht nur aus einem Altstadtbereich, sondern auch aus den Bereichen zwischen dem ehemaligen Gewerbegebiet des Neumann'schen Gebäudes und des Bahnhofs sowie aus dem Bereich der Brühlwiesen mit seinen öffentlichen Einrichtungen besteht.

Damit ist die Möglichkeit gegeben, die Geschäftsnutzung vor allem um das Untertor zu konzentrieren und dabei die Entwicklung großflächiger Geschäfte — möglichst mit Wohnungen in den Obergeschossen — oberhalb des Untertores zu unterstützen. Die restliche Altstadt kann somit weitgehend der Wohnnutzung vorbehalten bleiben, wobei nichtstörendes Gewerbe und kleinere Geschäfte und Gaststätten (z. B. in der oberen Hauptstraße) durchaus erhalten bleiben bzw. zugelassen werden können.

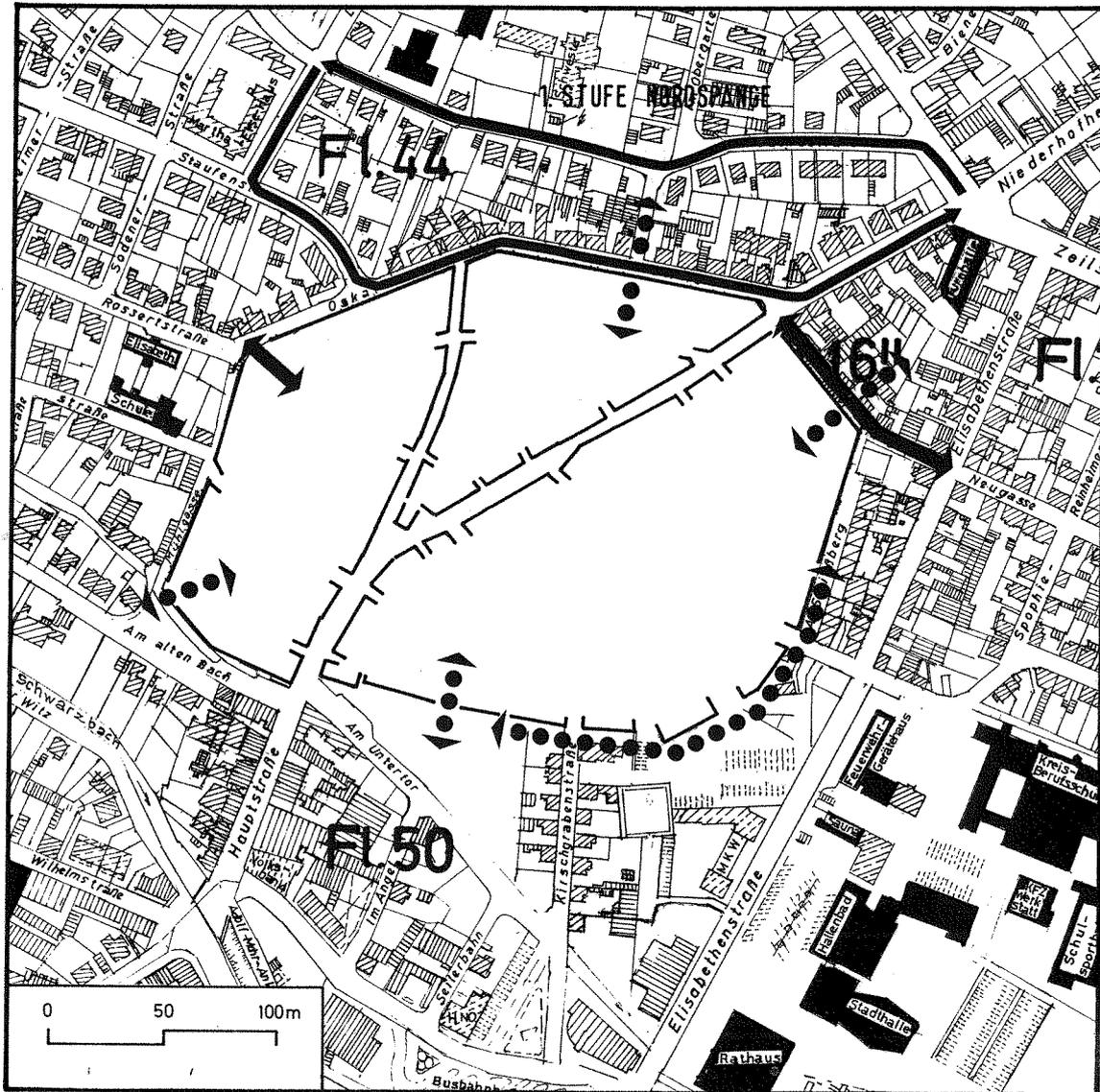
Als Standort für zusätzliche öffentliche Einrichtungen mit viel Publikumsverkehr bietet sich der Bereich Kellereiplatz mit seiner Anbindung an das "Kommunale Zentrum" auf den Brühlwiesen an.

In diesem Zusammenhang ist besonders wichtig, daß die Konzentration der Geschäftsnutzung um das Untertor die Anordnung größerer Kunden-Parkplätze am Altstadtrand ermöglicht, und die Altstadt selbst davon verschont bleibt.

Die Zielsetzung, die Nutzung mit den gegebenen baulichen Möglichkeiten weitgehend aufeinander abzustimmen und einer Verödung der Innenstadt entgegenzuwirken, bedeutet im einzelnen:

- Versuch der Schwerpunktverlagerung großflächiger Geschäfte in die südliche Innenstadt.
- Erweiterung der Angebotspalette kleinteiliger Geschäftsnutzungen im Bereich der mittleren Hauptstraße mit begrenzter Ausdehnung nach Osten (Marktplatz) und Westen (Kurhausstraße, Platz an der Kurhausstraße).
- Verbesserung der Wohnqualität durch Auslagerung wesentlich störender Gewerbebetriebe aus dem Altstadtgebiet. Erhaltung von „Betriebshöfen“ in den durch Verkehr ohnehin gestörten Straßen (z. B. Elisabethenstraße, Alte Bleiche).
- Erhaltung von städtebaulich notwendiger Altbausubstanz, Verbesserung der Wohnqualität durch behutsame Entkernung der Wohnblöcke und Anlegung öffentlicher Freiflächen im Altstadtbereich.
- Modernisierung der Altbausubstanz und Schließen der Baulücken mit angepaßter Neubebauung.
- Förderung von Wohnungsneubau wie z. B. im Quartier Zanggasse.

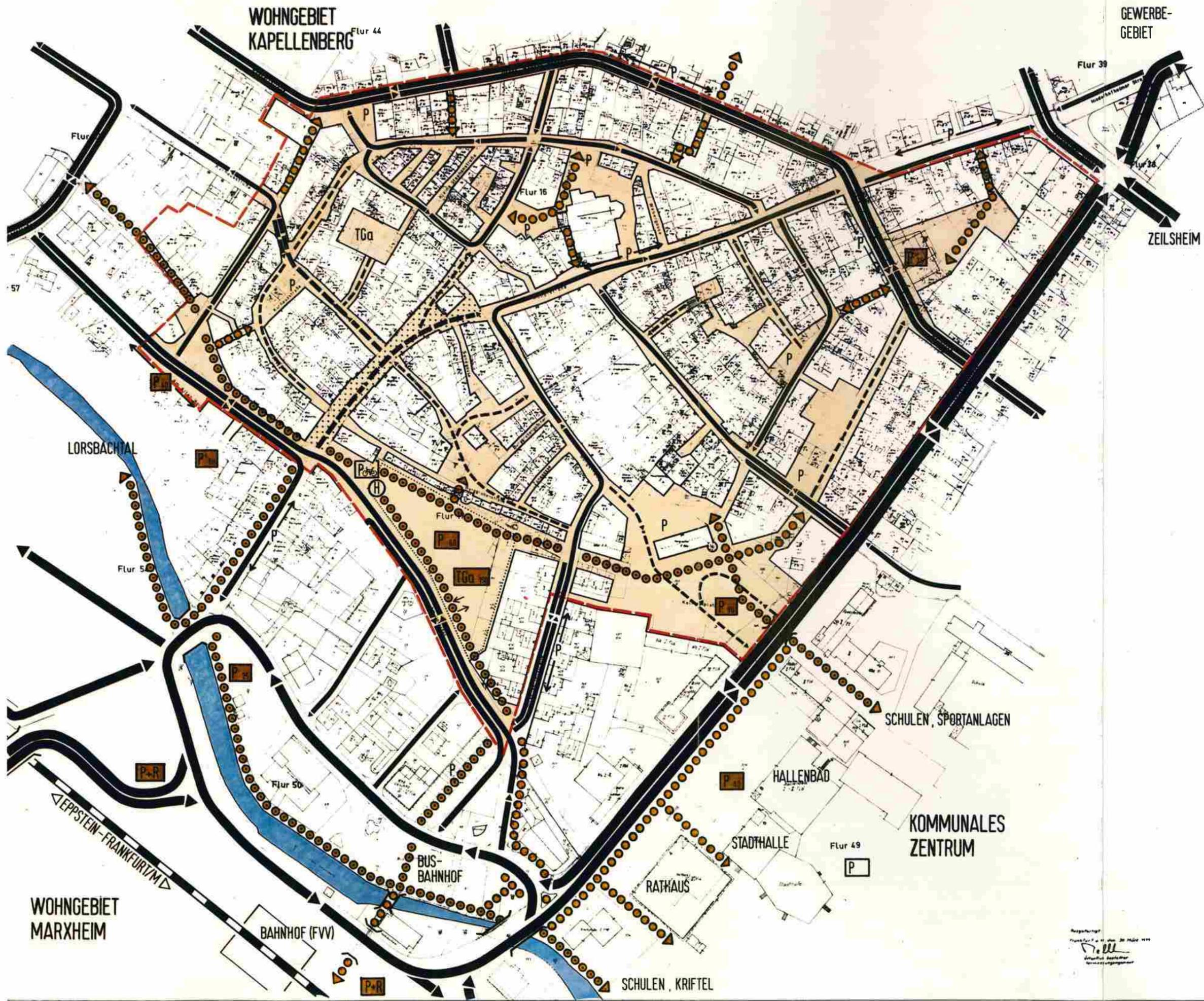
Stand: 23. 11. 1980
NEUE FUSSWEG- UND STRASSENANBINDUNGEN



SANIERUNG DER ALTSTADT — HOFHEIM AM TAUNUS —

③ VERKEHR

-  Überörtlicher Verkehr
-  Altstadtumfahrung ('Nordspange', 'Südspange')
-  Quell- und Zielverkehr der Altstadt
-  Quell- und Zielverkehr der Altstadt mit zeitlich begrenzter Verkehrsbeschränkung
-  Anlieger- und Bedienungsverkehr in verkehrsberuhigten öffentlichen Flächen
-  Öffentliche Verkehrsflächen innerhalb des Sanierungsgebietes
-  Verkehrsberuhigte Zone mit besonders intensivem Publikumsverkehr (Hauptgeschäftsstraße)
-  Hauptfußwegbeziehungen
-  Hauptrad- und Hauptfußwege
-  Tiefgarage mit Anzahl der Stellplätze und Zufahrt
-  Größere öffentliche Parkplätze mit Anzahl der Stellplätze
-  Sonstige größere öffentliche Parkplätze
-  Grenze des Sanierungsgebietes
-  Bahnlinie
-  Schwarzbach



Gezeichnet
Frankfurt a. M. am 20. März 1979
Di. Ell
Stadtplanungsamt
Hofheim am Taunus

M. 1:1000
0 10 20 30 40
N

PSH
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
SANIERUNG HOFHEIM A.T.
JULI 80

VII. Innenstadtverkehr

Aufgrund des ständig steigenden Verkehrsaufkommens stellte sich in Altstadtgebieten in früheren Jahren häufig die Frage, ob und wie die Straßen diesem Verkehr angepaßt werden sollen. Eine Lösung dieses Problems wurde häufig in der Aufweitung der Straßenprofile entsprechend dem erhöhten Verkehrsaufkommen gesehen, was im wesentlichen nur durch Abrißmaßnahmen vorhandener Bausubstanz realisiert werden konnte.

Hofheim unterscheidet sich von umliegenden vergleichbaren Städten weniger durch besondere Einzelgebäude als durch einen noch weitgehend erhaltenen Stadtgrundriß. Dieses Merkmal zu erhalten und zu stärken, um sich damit gegen die Anonymität vieler Stadtkerne und Einkaufszentren abzusetzen, ist ein wichtiges Argument gegen weitgehende Abrißmaßnahmen. Darüberhinaus sind weder die sozialen Folgen für die betroffenen Bewohner noch die Verschlechterung der Wohnqualität für die verbleibenden Bewohner (größeres Verkehrsaufkommen) vertretbar.

Ausgehend von diesen Überlegungen beinhaltet das vorliegende Verkehrskonzept folgende Zielsetzungen:

- a) Der Verkehr soll sich weitgehend der vorhandenen Baustruktur unterordnen und nicht den Stadtgrundriß zerstören.
- b) Die Störung bzw. Gefährdung zwischen Auto und Fußgänger muß durch geeignete Maßnahmen verringert werden.
- c) Durch öffentliche und private Parkplätze soll einerseits ein ausreichendes Angebot für Käufer und in der Innenstadt arbeitende und wohnende Bürger geschaffen werden, andererseits eine Beherrschung des Stadtbildes durch „Blechlawinen“ vermieden werden.

Dazu bietet der Rahmenplan ein ganzes Bündel von Einzelmaßnahmen:

- Durch die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone wird der Durchgangsverkehr aus der Altstadt herausgenommen. Eine gewisse Verringerung vom überörtlichen Verkehr ist ferner mit dem Straßenneubau der L 3011 erreicht worden. Der gesamtstädtische Verkehr kann jedoch endgültig erst durch den Bau der geplanten B 519 erheblich entlastet werden.
- Die Altstadt selbst wird über ein System von Erschließungsschleifen innerhalb der vorhandenen Straßen an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Dieses System ermöglicht ein gezieltes Anfahren jedes Hauses in der Altstadt, vermeidet aber „Schleichwege“ für den Durchgangsverkehr.

„Verkehrsberuhigte Bereiche“ innerhalb der Geschäftszone, aber auch in den Wohngebieten, sollen dem Fußgänger mehr Rechte einräumen. Um das zu erreichen, ist es notwendig, durch bauliche, verkehrsregelnde und gestalterische Maßnahmen zu bewirken, daß

- der Verkehr in dem Bereich auf das unbedingt notwendige Maß reduziert wird (d. h. nicht gebietsbezogener Verkehr soll abgedrängt werden) und
- langsamer und verhaltener, d. h. mit mehr Rücksicht auf die Bedürfnisse der Anwohner, gefahren wird.

So kann die Verkehrssicherheit verbessert, können die Umweltbeeinträchtigungen durch Lärm und Abgase vermindert werden, und es lassen sich mehr Bewegungsmöglichkeiten für Fußgänger schaffen. Durch Pflasterung, Begrünung und entsprechende Gestaltung werden diese Straßen deutlich von den Fahrstraßen unterschieden.

Die Kundenparkplätze werden vor allem am südlichen Altstadtrand konzentriert und in der Gesamtzahl etwa verdoppelt. Die Planung ermöglicht die Errichtung einer Tiefgarage unter dem Neumann'schen Gelände, um vor allem Dauerparker unterzubringen.

Der Parkplatz Kellereiplatz wird über einen Fußweg entlang der Altstadtgrenze besser angebunden und soll ebenso wie ein geplanter Parkplatz westlich der unteren Hauptstraße das Angebot erweitern. Darüberhinaus wird für die Bahnpendler eine größere Parkplatzlösung (park and ride) im Bereich des Bahnhofes vorgesehen, um für diese Dauerparker eine befriedigende Lösung zu finden.

PARKPLATZ "NEUMANN'SCHES GELÄNDE" — BISHERIGER ZUSTAND —



VIII. Sanierungsziele zur Bebauung

Vordringliches Ziel ist die Wahrung des historischen Altstadtcharakters als Rahmen zur Stärkung der innerstädtischen Attraktivität.

Alle notwendigen funktionellen Anpassungen an heutige Anforderungen sollen sich diesem Ziel weitgehend unterordnen. Nicht nur das äußere Erscheinungsbild der Bebauung, auch die Ursachen vorhandener Störungen (z. B. unpassende Nutzungen oder Nutzungsentzug, massive Verkehrsbelastungen u. a.) sind angesprochen. Ein sinnvolles Leitbild für Neubauten ist notwendig:

- Sicherung von Stadtgrundriß, Gebäuden und Bäumen,
- Wiederbelebung und Ausgestaltung durch neue Funktionen,
- Neubebauung unter Wahrung der historischen Bedingungen (Gestaltungssatzung!)
- Verbesserung des Stadtbildes.

1) Altstadtgebiet

Der historische Grundriß der Straßen und Gassen innerhalb des Stadtringes bildet unterschiedliche Bebauungsstrukturen und ein jeweils dafür typisches Straßenbild aus:

- Die Blockstruktur (überwiegende Form), Hauptgebäude am Straßenraum, die Parzellen reichen in das Blockinnere.
- Das Stadtbild wird bestimmt durch:
überwiegend traufständig aneinandergebaute Gebäude, auch überbaute Einfahrten (z. B. Hauptstraße). Dieses Bild wechselt fallweise mit:
giebelständigen Gebäuden (überwiegend an Straßeneinmündungen), hier entstanden die typischen schmalen Hauszwischenräume.
Hofreiten zeigen zur Straße den Wechsel Giebel-Hof/Hoftor-Giebel.
In den Stichstraßen ist das Straßenbild durch unregelmäßige, schrägwinklige Bebauung im Wechsel mit Gartenmauern oder Zäunen typisch bestimmt.
- Die Zeilenbebauung (Stollbergviertel und Zeile entlang der Burggrabenstraße)
die Grundstücke sind meist voll überbaut, die Häuser sind giebelseitig aneinandergereiht, beide Traufenseiten liegen häufig zum öffentlichen Raum hin.
- Die wenigen Solitärgebäude (ehemaliges Rathaus, Kirche, ehemaliges Kellereigebäude) stehen an städtebaulich markanter Stelle; ihre platzbildende Wirkung wird durch die architektonische Ausprägung und Baukörperstellung erreicht.

Typisch für die Straßen der gesamten Altstadt sind leicht schrägwinklig gebrochene Hausfluchten, leichte Höhenversprünge in Giebel und Traufe, maximal zwei Geschosse (wenige Ausnahmen), vorwiegend Fachwerkhäuser, viele davon verputzt, Dachneigung etwa 45 bis 55°. Der Straßenraum wird durch die Gebäudefassaden ohne Vorgärten begrenzt.

Entsprechend diesen Strukturen haben die Sanierungs-Vorhaben hauptsächlich folgende Zielrichtung:

- Schließung von Baulücken an den Straßen (z. B. Mauergasse, Platz an der Kurhausstraße, Marktplatz, Langgasse).
- Ausbau bzw. Umnutzung von neuerer Bausubstanz ggfs. durch Abbruch von Bauteilen z. B. von städtebaulich unerwünschten „Schwarzbauten“.
- Bodenordnung, um besser nutzbare Grundstücke (z. B. privates Grün, Einstellplätze, bessere Belichtung etc.) zu erhalten.

2. Altstadttrandgebiet

Die Erschließungsstrukturen bilden hier im West-, Nord- und Ostabschnitt eine typische Blockstruktur zwischen 25 und 35 m Breite aus, so daß an beiden Blocklängsseiten Haupthäuser und deneben im Blockinneren private Freiflächen möglich sind. Im West- und Nordabschnitt ist jedoch zu beobachten, daß durch die Errichtung von Neubauten, besonders in der Oskar-Meyrer-Straße, ein Funktionsverlust der Gebäude an der Stephan- und Mauergasse stattfindet.

Am West- und Ostrand bestehen durch Brand und Abbruch diffuse Bauungsreste (Obermühle und nördlich des Kellereiplatzes). Im Südabschnitt dagegen sind hauptsächlich größere öffentliche Freiflächen entstanden. Das historische Wasserschloß ist von Nebengebäuden zugebaut. Entsprechend den vorgefundenen Strukturen haben die Sanierungsvorhaben, ähnlich wie im Altstadtgebiet auch im Altstadttrandgebiet, hauptsächlich folgende Zielrichtung:

- Errichtung von Ersatzbauten in Baulücken an der Straße oder Ausbau von Nebengebäuden.
- Erhaltung der Wohnqualität in den Häusern im Nordabschnitt durch verstärkte Anstrengungen zur Objektsanierung.
- Einplanung von Neubauten nordöstlich der Neugasse zu einer langgezogenen Blockstruktur (typisch im Nordabschnitt).
- Errichtung von Neubauten mit straßen- bzw. platzbegrenzender Funktion und privater Hofraumbildung, wie z. B. an der Obermühle, entlang der Kirschgartenstraße und nördlich des Kellereiplatzes. Hierdurch soll der Übergang von der Altstadt zu moderner Bebauung erreicht werden.
- Befreiung der historischen Wasserburg von angebauten Nebengebäuden.

3. Umgebende Neuere Bebauung

Aus den Erschließungsstrukturen sowie der Architektur der Bauten südlich und östlich des Altstadttrandes ist ihre massive Nutzung spürbar (südliche Hauptstraße, kommunales Zentrum, Betriebshöfe). Der sichtbare Kontrast steigert die Einprägsamkeit dieser stark unterschiedenen Bauungsstruktur und bildet den Reiz des Altstadttrandbereiches.

IX. Sanierungsziele zur Freifläche

Die Betrachtung des Altstadtgrundrisses und der Vergleich mit der umgebenden neueren Innenstadt zeigen die wesentlichen Unterschiede. Der in weiten Teilen gut erhaltene Altstadtgrundriß soll aus denkmalpflegerischen und stadtwirtschaftlichen Gründen erhalten, die Randzone aufgewertet und ausgebaut werden. Anders als in der geschichtlichen Entwicklung wird hierbei der Grünplanung eine wichtige Funktion zugewiesen.

1. Altstadtgebiet

Der historische Stadtgrundriß zeigt den Straßensystem entlang der ehemaligen Stadtmauer sowie die Straßengabelung Hauptstraße/Langgasse.

Das Netz der Straßen, Gassen und Stichgassen ist schrägwinklig, die Straßenquerschnitte sind sehr schmal und daher für Fahrverkehr, auch wegen vieler Verengungen, wenig geeignet; auch für Bäume ist nur in nischenartigen Erweiterungen Platz. Historisch ist der Platz am Kellereigebäude; entsprechend war früher die Hauptstraße zu einem Platz an der Kirche erweitert (1926 durch Kirchnerweiterung zugebaut).

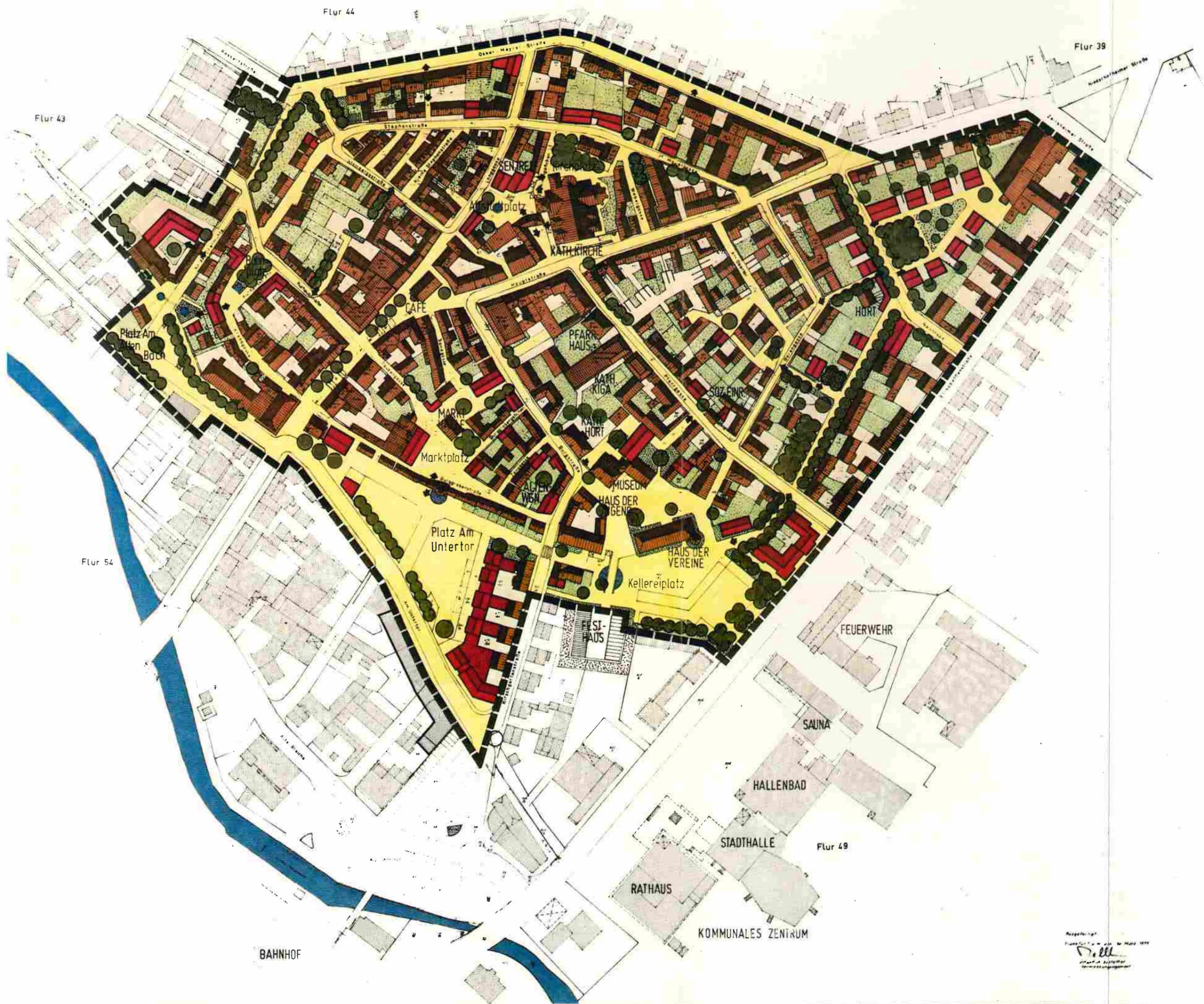
RAHMENPLAN

SANIERUNG DER ALTSTADT — HOFHEIM AM TAUNUS —

④ STADTGESTALT

-  Grenze des Sanierungsgebietes
- BAUWEISE UND FIRSTRICHTUNGEN:**
 -  Blockbebauung, geschlossen und öffentlicher Raum (Straße, Gasse, Platz)
 -  Halboffene Bebauung mit privater Hoffläche und öffentlichem Raum (Straßen, Gassen, Platz)
- BAUSUBSTANZ:**
 -  Erhaltung der Altbausubstanz und gegebenenfalls Ausbau oder Umbau oder Umnutzung.
 -  Neubau, dargestellt in Umfang, Lage, Ausrichtung, Dachform.

Nur an der im Plan mit "III + ID" bezeichneten Stellen ist dreigeschossige Bebauung zulässig. Sonst gilt überall zweigeschossig als Höchstmaß.
- STRASSEN UND WEGE:**
 -  Fahrstraße mit Bordsteinkanten
 -  Straße ohne Bordsteinkanten, auf denen verkehrsberuhigende Maßnahmen und entsprechende Gestaltung durchzuführen ist.
 -  Durchgänge für Fußgänger
- GRÜNPLANUNG:**
 -  Private Grünflächen und Einzelbäume. (Die Bäume sind eingezeichnet, sofern sie teilweise öffentliche Funktionen haben, z. B. Raumkanten, Aufwertung des Straßenraums etc.)
 -  öffentliche Grünflächen und Einzelbäume
 -  Dichte Baumreihe oder Allee in verschiedenen öffentlichen Funktionen (Raumabschluß, Filter, Wegmarkierung, Anbindung, Trennfunktion)
 -  Dichter Baum-Hain in verschiedenen öffentlichen Funktionen (Schutz, Raumabschluß, Verbesserung des Wohnumfeldes etc.)
 -  Wasserflächen in verschiedener Funktion.
- III + ID Zulässig: dreigeschossig und ausgebautes Dachgeschoß, sonst überall zweigeschossig.



Gezeichnet: P. Dell
 1980
 P. Dell
 Stadt- u. Landschaftsplanung

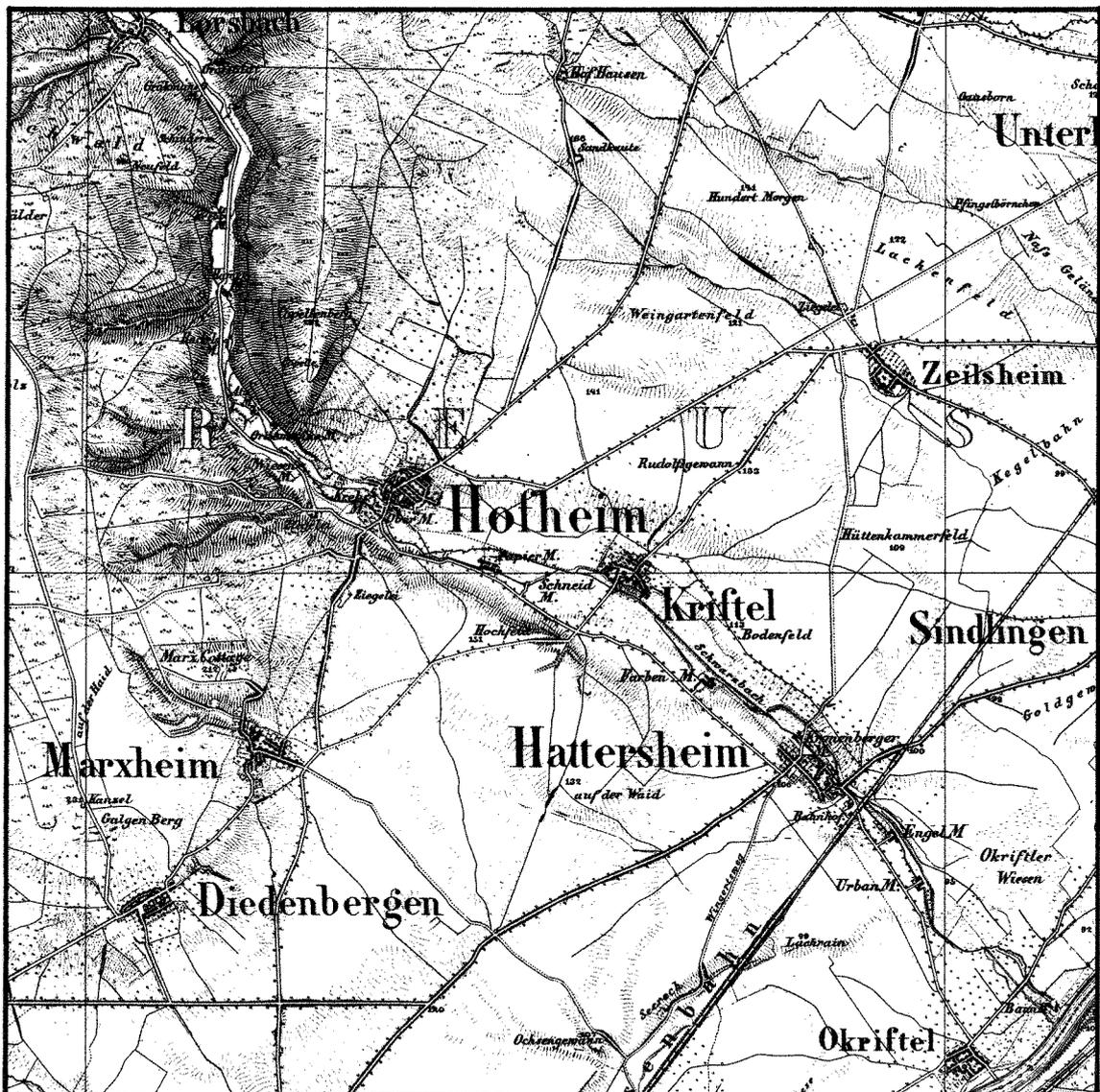
Durch Abbruch entstanden ungegliederte Freiflächen an der Krebsgasse, im Bereich nördlich der Burggrabenstraße und südlich der Kirche an der Langgasse.

Als bauliche Dominante überragt die Kirche in der Mitte die Altstadt, das ehemalige Rathaus als Solitärgebäude an der Straßengabelung steht im Mittelpunkt der unteren Hauptstraße.

Wichtige Planungsansätze:

- Entlastung der Straßen und Plätze vom Verkehr,
- Ord nende Gestaltung des Straßenbelags (ablesbare Funktion),
- Neuanlage von Plätzen anstelle der Abbruchzonen:
 1. Markthalle: z. B. Ausbau der vorhandenen Scheune (Markthalle), Neugestaltung von Flächen mit Bäumen, Schaffung eines Durchganges am Turm nach Süden.
 2. Platz an der Kurhausstraße: Abbruch der Gebäude und Ersatzneubau an der Ostwand, Neugestaltung der Fläche mit Bäumen, Durchgang nach Süden.
 3. Altstadtplatz: Neugestaltung der Fläche, Neugestaltung im Norden mit Freitreppe zum höherliegenden Kirchenplatz.

HISTORISCHE STADTGESTALT



2. Altstadttrandgebiet

Entlang dem Altstadtbereich sollen insbesondere eine Reihe von öffentlichen Freiflächen Geh- und Sichtverbindungen erhalten, damit sie im Zusammenhang erlebbar sind. Die Plätze müssen durch entsprechende Gestaltung eine bessere Nutzung ermöglichen und stadtbaulich besser eingebunden werden.

Entsprechend den Zielen und ausgehend vom Bestand sind für die Aufwertung des Altstadttrandbereiches wichtig:

- Kanalisierung des Verkehrs,
- Anlage von Geh- und Sichtverbindungen entlang des Altstadttrandes,
- Herstellung von Durchgängen von der Altstadt zur Umgebung, Schaffung von Plätzen mit Bezug auf die vorhandenen baulichen Dominanten:

A Platz Am Alten Bach:

Teilweise Umgestaltung der Fläche und Anlage eines Durchganges zum Platz an der Kurhausstraße, Anschluß an das übergreifende Grün im Westen

B Platz Am Untertor:

Neugestaltung als öffentlicher Platz und Parkplatz möglichst mit Tiefgarage, erhaltende Erneuerung der Zeilenbebauung in Anpassung an die vorhandenen Bauhöhen, Anlage einer Wasserfläche am Turm, im Süden Neubauten bis zu 3 Geschossen, davor Baumreihen. Ostwand als gegliederte Neubebauung, 2-geschossig, nur im südlichen Teil 3-geschossig. Durchgang zum Kellereiplatz entlang der alten Stadtmauer.

C Kellereiplatz:

Freilegung der historischen Steinbrücke zur Wasserburg und Anlage einer Wasserfläche, teilweise Neugestaltung des Fest- und Parkplatzes. Im Norden Herstellung eines Durchganges zum Schießberg und einer Neubebauung gegliedert als Platzabschluß. Straßenübergang zum Schulbereich und dichte Baumgruppe als Platzabschluß im Osten und Süden, bauliche Freistellung der historischen Wasserburg.

D Platz nördlich der Neugasse:

Neugestaltung durch Neubau nach Abbruch von Nebengebäuden.

Der **Denkmalschutz** ist wichtige Planungsvoraussetzung und garantiert die Bewahrung der historischen Kontinuität des Stadtbildes. Es ist Ziel des Rahmenplanes, in seinem Geltungsbereich unter Abwägung aller Interessen die Aufgabe des Denkmalschutzes zu gewährleisten.

Der **Grünplanung** widmet die Stadt Hofheim besondere Aufmerksamkeit. Der übergreifende Zusammenhang entlang dem Schwarzbach ist zu wahren. Schwerpunkte der Grünplanung ist die Aufwertung des Altstadttrandes (Plätze und Randwege); innerhalb der historischen Altstadt kann die Anlage von Bäumen besonders auf den zu schaffenden Plätzen, in Baulücken und verkehrsberuhigten Straßen wichtige Funktionen ausfüllen, wie z. B. Raumabschluß und Verbesserung des Wohnumfeldes.

RAHMENPLAN

SANIERUNG DER ALTSTADT — HOFHEIM AM TAUNUS —

5 GESTALTUNGSMERKMALE

INNERHALB DES HISTORISCHEN STADTGRUNDRISSSES:

Besonders wichtige Raumkanten innerhalb des historischen Stadtgrundrisses (Gabel und Straßenring)



Raumkanten innerhalb des historischen Stadtgrundrisses (Straßen, Gassen, Plätze)



AUSSERHALB DES HISTORISCHEN STADTGRUNDRISSSES:

Besonders wichtige Raumkanten außerhalb des historischen Stadtgrundrisses



Raumkanten außerhalb des historischen Stadtgrundrisses



STRASSEN UND PLÄTZE:

Fahrstraßen mit Bordsteinkanten



Straßen ohne Bordsteinkanten, auf denen verkehrsberuhigende Maßnahmen und entsprechende Gestaltung durchzuführen sind.



Durchgänge



BEBAUUNG:

Stadtbildstörende Elemente, die verbessert werden sollen (Fassade, Dach etc.)



Besonders wichtige städtebauliche Dominanten



Schützenswerte Einzelelemente (Brunnen, Tore, Erker, Reliefs etc.)



DENKMALSCHUTZ:

B = Denkmalschutz gegeben durch Eintrag ins Denkmalsbuch (§ 9 u. 10 DmschG.)



D = Denkmalschutz gegeben durch Aufführung im Dehio (Handbuch d. Dt. Kunstdenkmäler Hessen Dt. Kunstverlag 1966, gem. 4. Verordnung § 1(1)5)



LE = Vorschlag zur Eintragung in die vorläufige Denkmalliste als Gesamtanlage (Ensemble) zur Erweiterung des Denkmalschutzes



L = Vorschlag zur Eintragung in die vorläufige Denkmalliste als Objekt (§ 9 + 11 DmschG.) zur Erweiterung des Denkmalschutzes



Vorschlag zur Eintragung in die vorläufige Denkmalliste als Gesamtanlage (§ 11 + 18 DmschG.) für Straßengabel (Hauptstraße, Langgasse) und Straßenring (Stephanstr./Mauergasse/Bärengasse/Burggrabenstr./Krebsgasse) (im Plan nicht besonders markiert).

Grünplanung:

Wichtige Solitärbäume im öffentlichen Raum



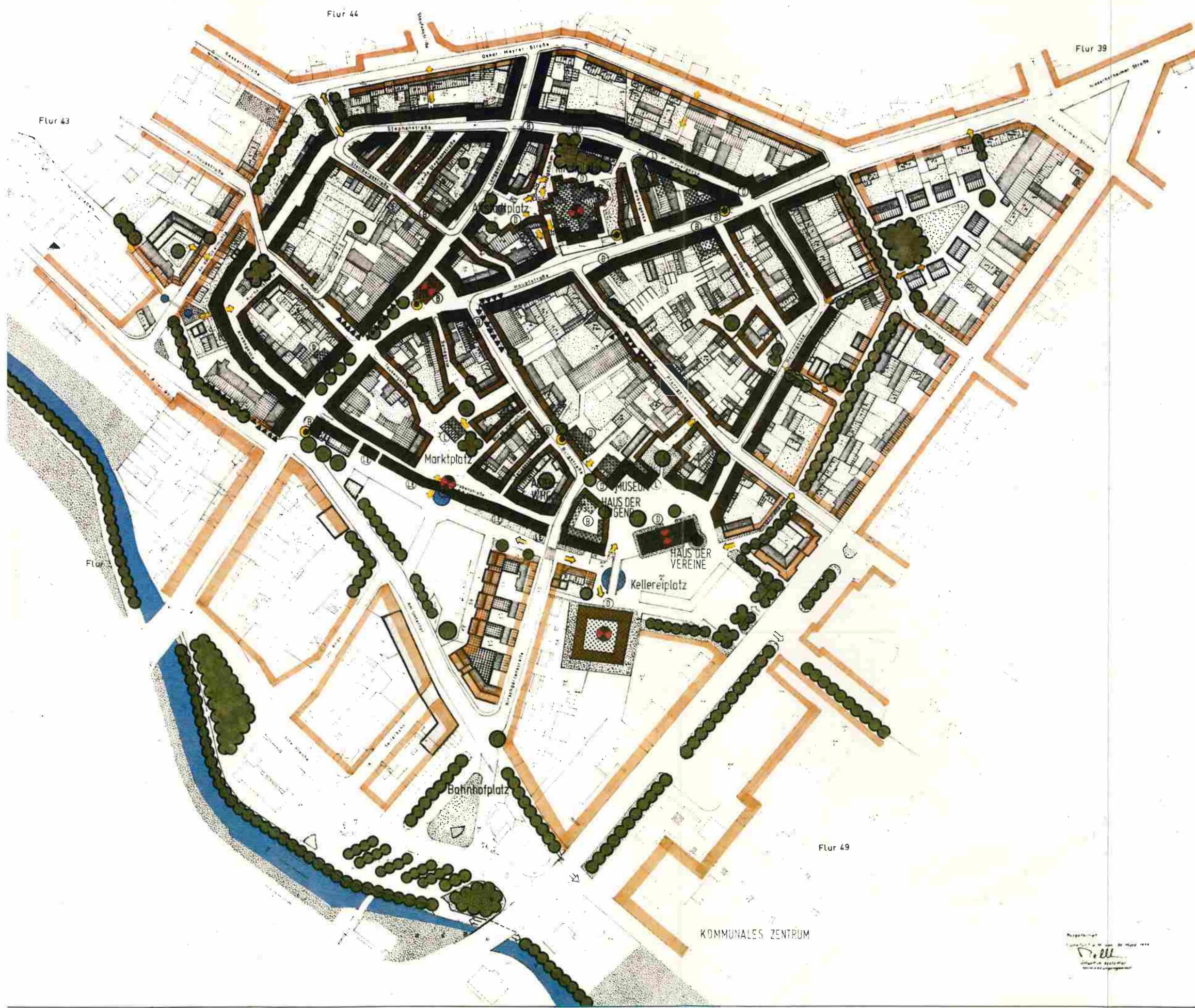
Wichtige dichte Baumreihe in verschiedenen Funktionen (Raumabschluß, Filter, Wegmarkierung, Anbindung, Trennfunktion)



Wichtiger dichter Baum-Hain in verschiedenen Funktionen (Schutz, Raumabschluß, Verbesserung des Wohnumfeldes etc.)



Wasserflächen in verschiedenen Funktionen (historische Nachzeichnung, Aufwertung)

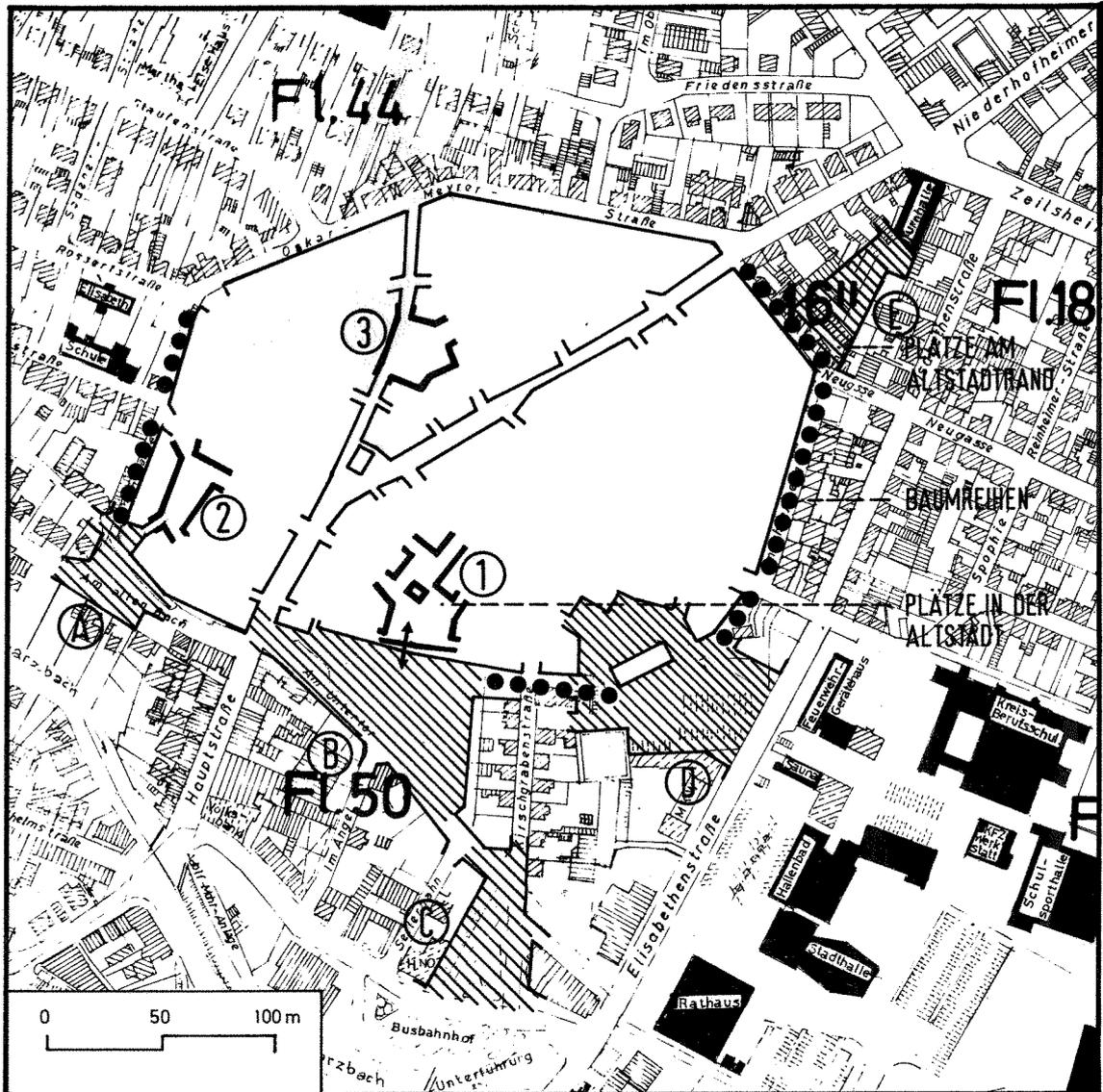


M. 1:1000
0 10 20 30 40
N

PSH
PLANUNGSGEMEINSCHAFT
SANIERUNG HOFHEIM A.T.
JULI 80

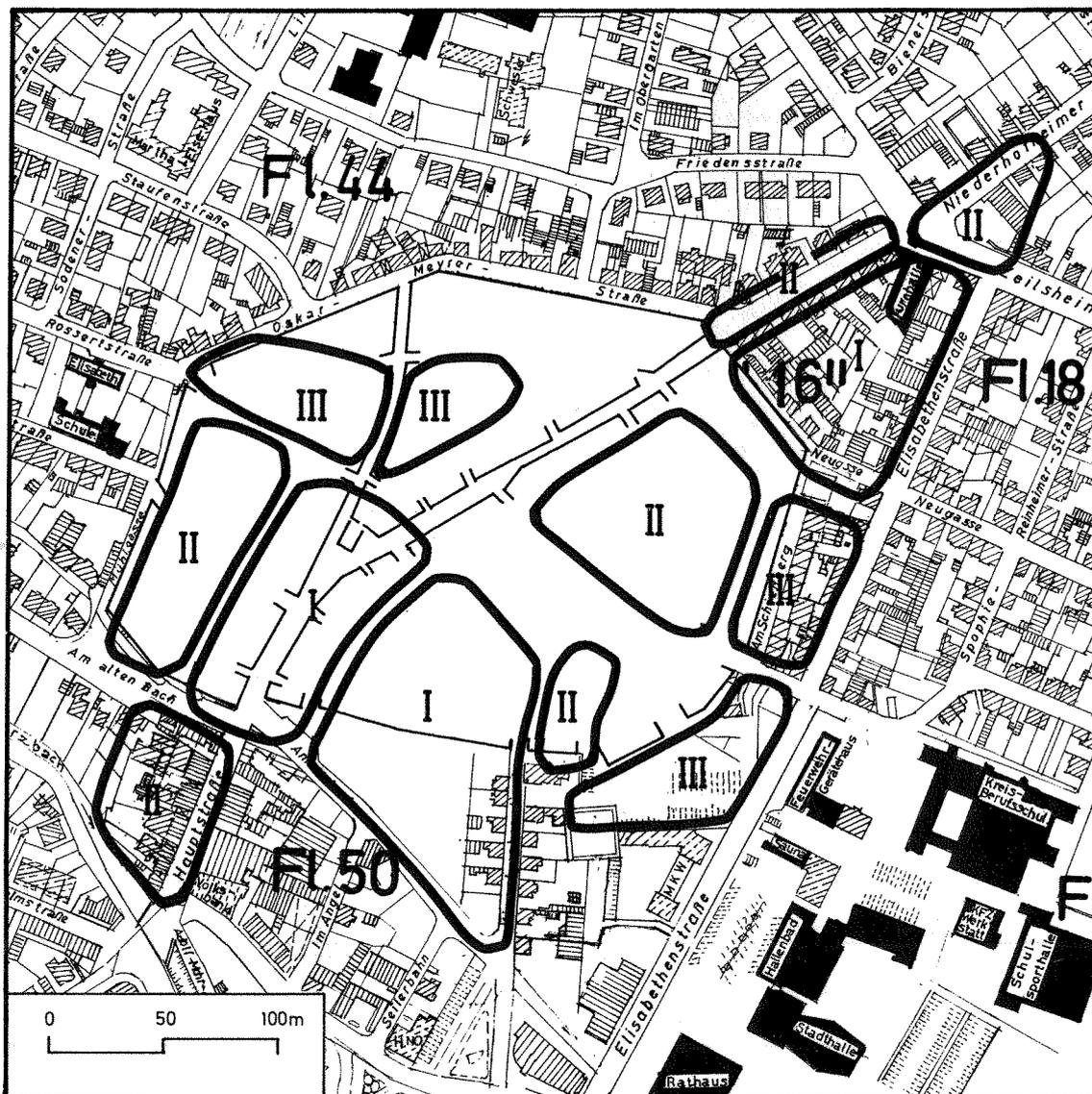
Gezeichnet
von
D. Ill.
1980

Stand: 23. 11. 1980
PLATZNEUGESTALTUNGEN



Stand: 23. 11. 1980

DRINGLICHSSTUFEN DER WICHTIGSTEN MASSNAHMENPAKETE



SANIERUNG DER ALTSTADT — HOFHEIM AM TAUNUS —

⑥ MASSNAHMEN

BAULICHE UND BODENORDNENDE MASSNAHMEN:

 Umfangreiche Sanierungsvorhaben, deren Durchführung in der Hand eines öffentlichen Trägers liegen sollte (Stadt; Hofh. WOBÄU; Kirche o.ä.). Diese Vorhaben sind in der Erläuterung gesondert aufgeführt.

 Neugestaltung des Bereiches durch zusammenhängende Bau- und Modernisierungsvorhaben sowie Bodenneuordnung. Intensive städtische Betreuung der privaten Sanierungsmaßnahmen erforderlich, z.T. auch öffentliche Baumaßnahmen erforderlich.

 Zusammenlegung von Nachbargrundstücken für gemeinsam durchzuführende Baumaßnahmen angestrebt. Die Eigentümer führen die Maßnahmen nach Möglichkeit in eigener Regie durch.

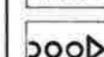
 Im Wesentlichen nur geringfügige Bodenordnungsmaßnahmen erforderlich. Initiierung und Förderung privater Modernisierungs- und Baumaßnahmen.

 Zum Abbruch vorgesehene Gebäude, die aufgrund der Neugestaltung öffentlicher Flächen abgerissen werden sollen.

 Angestrebte Auslagerung störender Gewerbebetriebe.

VERKEHRSORDNENDE MASSNAHMEN UND GESTALTUNG ÖFFENTLICHER FREIPLÄTZE:

 Straßendurchbruch

 Herstellung neuer bzw. Umgestaltung vorhandener öffentlicher Fußwege

 Öffentliche Verkehrsflächen, auf denen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung mit entsprechender Gestaltung durchzuführen sind

 Verkehrsberuhigte öffentliche Verkehrsflächen besonderer Ausführung (Verkehrsbeschränkung zu bestimmten Tageszeiten aufgehoben)

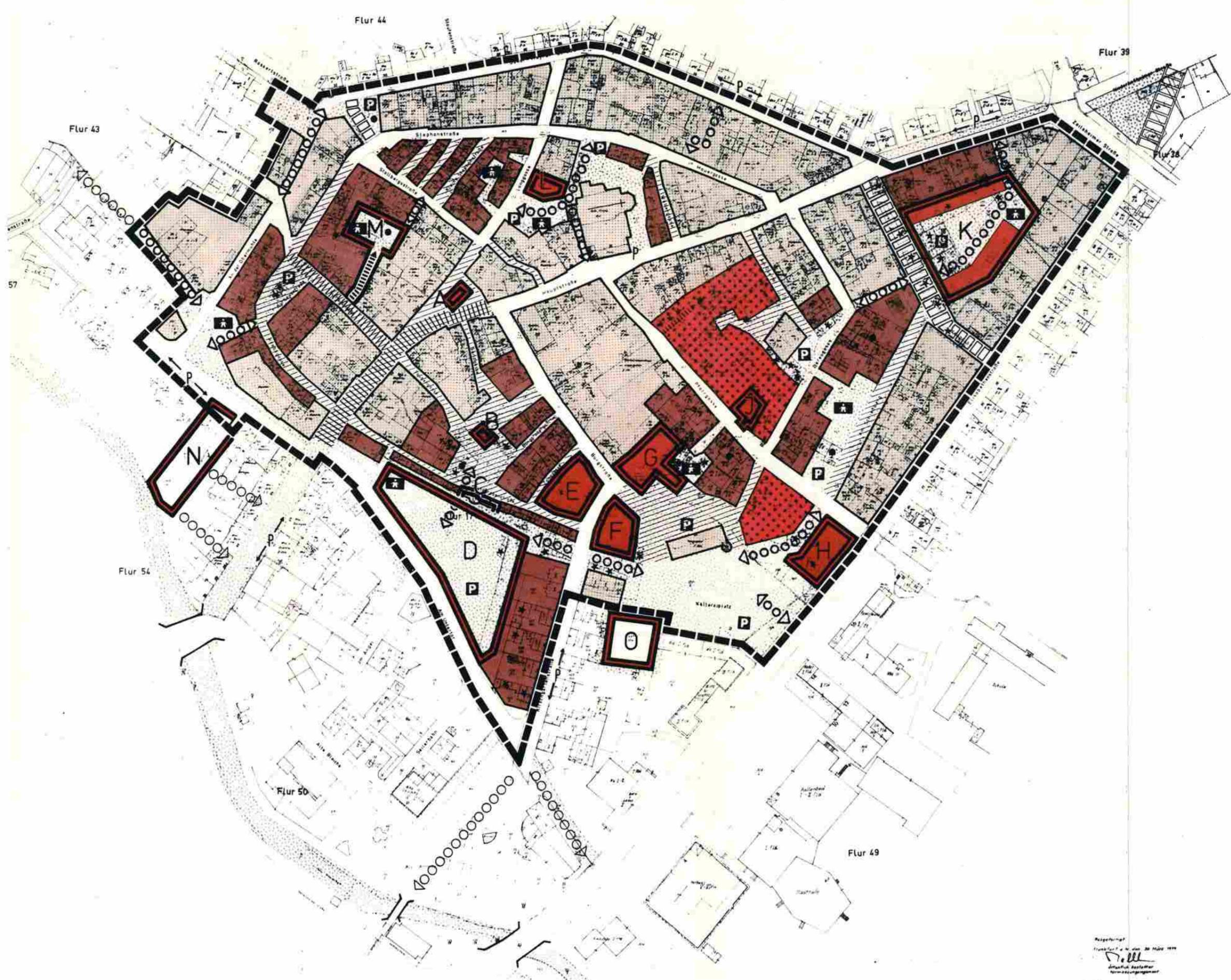
 Zufahrt zu privaten Garagen

 Anlage von öffentlichen Parkplätzen

 Gestaltung von öffentlichen Plätzen und Grünanlagen

 Anlage von Spielplätzen

 Grenze des Sanierungsgebietes



Projektierung
1:1000
D. Hill
Architekturbüro
Hofheim am Taunus

X. Einzelmaßnahmen

Aus der Differenz zwischen dem Bestand und den dargestellten Teilzielen der Sanierung ergibt sich eine Summe von Einzelmaßnahmen, mit deren Hilfe die Sanierungsziele erreicht werden bzw. die Vielzahl privater Sanierungsvorhaben unterstützt werden sollen.

Neben den in bodenordnende und bauliche Maßnahmen für den öffentlichen und privaten Raum im Plan dargestellten Maßnahmen werden im folgenden besondere Sanierungsmaßnahmen im Einzelnen erläutert:

Altes Rathaus

Die Sanierung des ehemaligen Rathauses mit publikumsintensiver Nutzung (Cafè) ist bereits abgeschlossen; die Neugestaltung des öffentlichen Straßenraumes (1. Bauabschnitt) ist bereits abgeschlossen.

Markthalle

Im Rahmen der Neugestaltung dieses Bereiches (Marktplatz) wird die alte Scheune gesichert und als offene Markthalle genutzt werden.

Alter Wehrturm

Östlich des Turmes ist mit einem Durchgang eine fußläufige Verbindung zum Marktplatz geplant; der Turm als solcher soll zusammen mit den Nachbargebäuden saniert und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Platz Am Untertor

Auf diesem Gelände ist eine Tiefgarage mit ca. 150 öffentlichen und privaten Stellplätzen geplant. Die vorgesehene Platzgestaltung beinhaltet Grünanlagen, Passagen, ca. 60 öffentliche Parkplätze sowie einen Kiosk mit öffentlichem WC und eine Haltestelle für 2 Busse.

Quartier Zanggasse

Die Hauptgebäude dieses Quartieres werden als Gesamtanlage saniert, durch Neubauten ergänzt und sollen mit gemeinsam gestaltetem Innenhof vorwiegend für Alten- und Sozialwohnungen genutzt werden.

Haus der Jugend

Dieser ehemalige Bauernhofkomplex mit Wohnhaus, Ställen und großer alter Scheune soll als „Haus der Jugend“ umgebaut werden, wobei die alte Scheune auch für Veranstaltungen mittlerer Größenordnung zur Verfügung stehen soll.

Museum

Nach Auslagerung der Kriminalpolizei aus der alten Schule kann dieses Gebäude zusammen mit dem angrenzenden ehemaligen Feuerwehrgarthehaus und der Hoffläche als Museum genutzt werden.

Projekt Kellereiplatz

Im Zuge der Quartiersneubildung im Bereich Kellereiplatz-Pfarrgasse ist dort ein Baukörper geplant, der insbesondere publikumsintensive öffentliche Einrichtungen sowie im Obergeschoß Wohnungen aufnehmen kann.

Quartier Neugasse

Durch Entkernung des Quartiersinneren wird die Möglichkeit geschaffen, innerstädtischen Wohnraum, Spielplätze, öffentliche Stellplätze sowie eine neue fußläufige Anbindung zur jetzigen Turnhalle herzustellen.

Projekt Kirchplatz

Mit einem Neubau (Nutzung: kirchliche Einrichtungen oder Altenpflege) soll der angrenzende untere Kirchplatz neu gestaltet und belebt werden, sowie durch eine Treppenanlage mit dem oberen Kirchplatz räumlich verbunden werden.

Parkdeck Kurhausstraße

Die Hanglage des Quartiers macht es möglich, private Stellplätze für die Anwohner mit der Anlage ebenerdiger Spielplätze und Grünanlagen zu koppeln.

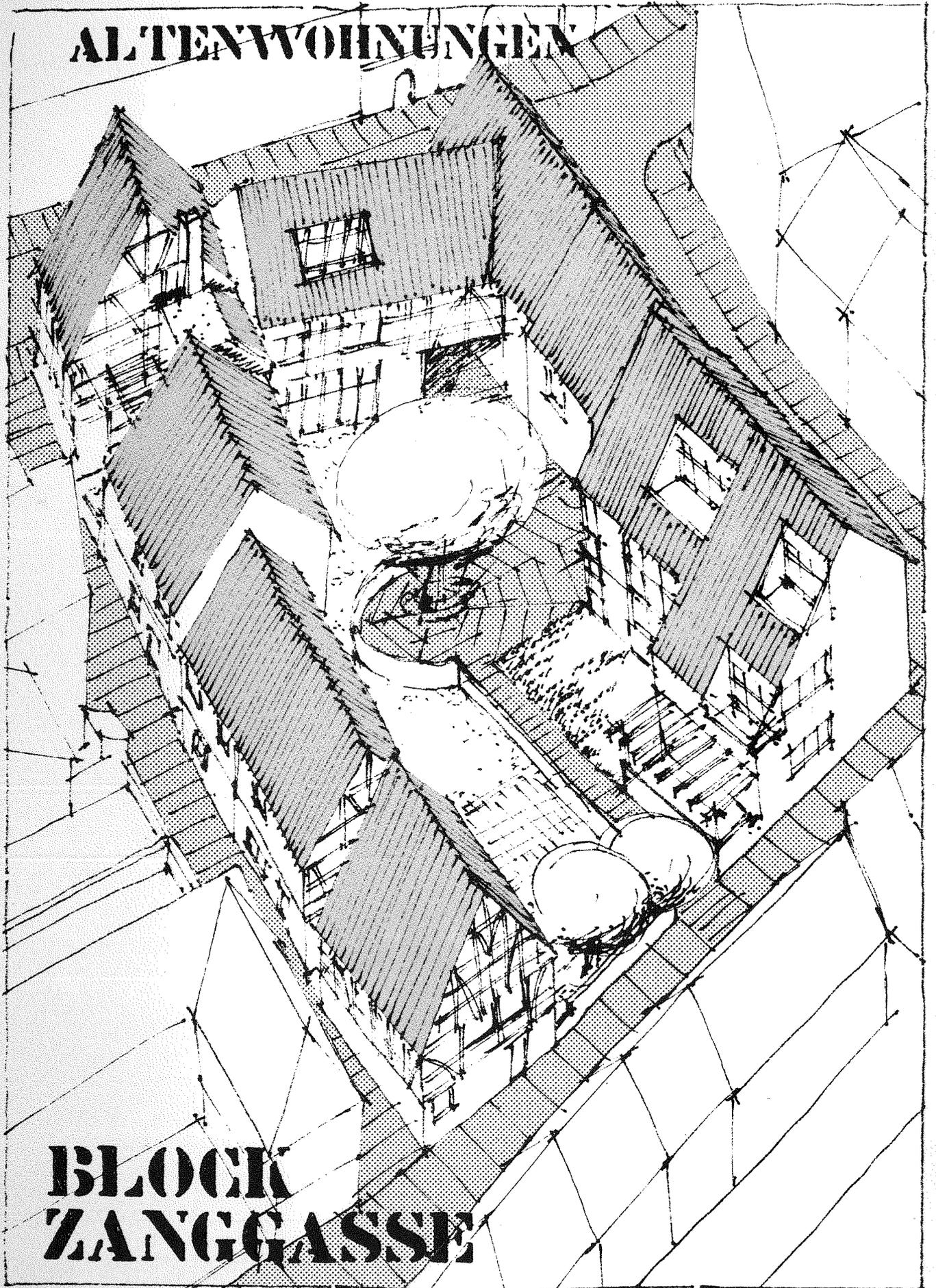
Neuordnung untere Hauptstraße

Durch besseren Grundstückszuschnitt und Abriß von Nebenanlagen werden die Ausnutzungsmöglichkeiten hier verbessert sowie zusätzliche öffentliche Stellplätze geschaffen, die über Passagen an die Hauptstraßen angeschlossen werden.

Alte Wasserburg

Nach Beendigung der derzeitigen Nutzung (Lagerung von Gerätschaften des THW) soll die historische Gestalt der Wasserburg wiederhergestellt werden.

ALTENWOHNUNGEN



**BLOCK
ZANGASSE**